3 1761 11701775 6

GOVT PUBNS

GOVT PUBNS


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761117017756

CAI XC 27
-T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, November 22, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

1072

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 20

Le jeudi 22 novembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
DEC 14 1973
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Benjamin
Blenkarn
Campbell
Comtois
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Loiselle
MacKay
Masniuk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

McCain
McKenzie
Poulin
Rose
Taylor
Turner (*London East*)
Whicher
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

On Thursday, November 22, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Gleave;
Messrs. Forrestall, McCain and Taylor replaced Messrs. Thomas (*Moncton*), Haliburton and Ellis;
Mr. Whittaker replaced Mr. Forrestall;
Mr. McKenzie replaced Mr. Mazankowski.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 22 novembre 1973:

M. Benjamin remplace M. Gleave;
MM. Forrestall, McCain et Taylor remplacent MM. Thomas (*Moncton*), Haliburton et Ellis;
M. Whittaker remplace M. Forrestall;
M. McKenzie remplace M. Mazankowski.

LIBRARY
JUN
11
1980
UNIVERSITY OF TORONTO

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 22, 1973
(26)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Comtois, Forrestall, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Taylor, Turner (*London East*) and Whicher.

Other Members present: Messrs. Haliburton, McKinley, Peters, Ritchie and Schellenberger.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman, Board of Directors; Mr. P. Taschereau, Q.C., Executive Vice-President, Corporate Affairs; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting.

The Committee resumed consideration of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

On Clause 2—

The Chairman reported on the meeting of the Sub-committee on Agenda and Procedure held on Wednesday, November 21, 1973.

Mr. MacMillan made a statement.

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(27)

The Committee reconvened at 3:37 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Taylor, Turner (*London East*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Gleave, Haliburton, Marshall, Peters and Schellenberger.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman, Board of Directors; Mr. P. Taschereau, Q.C., Executive Vice-President, Corporate Affairs; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 NOVEMBRE 1973
(26)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Comtois, Forrestall, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Taylor, Turner (*London-Est*) et Whicher.

Autres députés présents: MM. Haliburton, McKinley, Peters, Ritchie et Schellenberger.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., Président et président du conseil d'administration; M. Paul Taschereau, C.R., vice-président exécutif, corporations; M. K. E. Hunt, vice-président, opérations et entretien; M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité.

Le Comité reprend l'étude du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1suer janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)).

Article 2—

Le président fait rapport d'une séance du sous-comité du programme et de la procédure tenue le mercredi 21 novembre 1973.

M. MacMillan fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit;

A 12 h. 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(27)

Le comité se réunit à nouveau à 15 heures 37 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du comité présents: MM. Benjamin, Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Taylor, Turner (*London-Est*) et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Gleave, Haliburton, Marshall, Peters et Schellenberger.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., président du Conseil d'administration; M. P. Taschereau, C.R., vice-président exécutif, corporations; M. K. E. Hunt, vice-président, opérations et entretien.

The Committee resumed consideration of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

On Clause 2—

Mr. MacMillan provided the Committee with certain information.

It was agreed that the following documents submitted by Mr. MacMillan be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

—HOTELS—RETURN ON AVERAGE INVESTMENT FOR THE YEARS 1972-1971 (*See Appendix "H"*)

—COMPARATIVE ANALYSIS OF RETAINED PROCEEDS FROM PROPERTIES RETIRED (SALVAGE)—1972 AND 1971 (*See Appendix "I"*)

The witnesses answered questions.

On motion of Mr. Guay (*St. Boniface*), it was agreed that the meeting scheduled for 8:00 o'clock p.m. this day be adjourned at 9:30 o'clock p.m.

The questioning continuing;

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(28)

The Committee reconvened at 8:08 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Turner (*London East*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Ellis, Gleave, Haliburton, Hargrave, Horner (*Battleford-Kindersley*), Mazankowski, McGrath, Ritchie and Schellenberger.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman, Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance.

The Committee resumed consideration of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

On Clause 2—

It was agreed that the following document submitted by Mr. MacMillan be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

Le comité reprend l'étude du Bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada, depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)).

Article 2—

M. MacMillan fait part au comité de certains renseignements.

Il est convenu que les documents suivants présentés par M. MacMillan soient annexés en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui:

—HÔTELS—PROFIT DE L'INVESTISSEMENT, MOYENS EN 1972-1971 (*Voir Appendice «H»*)

—ANALYSE COMPARÉE DES PROFITS RETENUS DES PROPRIÉTÉS VENDUES (RÉCUPÉRATION) 1972 et 1971 (*Voir Appendice «I»*)

Les témoins répondent aux questions.

Sur une motion de M. Guay (*Saint-Boniface*), il est convenu que la réunion prévue pour 20 heures aujourd'hui est ajournée à 21 heures 30.

La période des questions se poursuit;

A 17 heures 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures aujourd'hui.

SÉANCE DU SOIR
(28)

Le Comité se réunit à nouveau à 20 h. 08, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell, Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Turner (*London-Est*), et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Ellis, Gleave, Haliburton, Hargrave, Horner (*Battleford-Kindersley*, Mazankowski, McGrath, Ritchie et Schellenberger.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., président du Conseil d'administration, M. K. E. Hunt, vice-président, opérations et entretien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada, (financement et garantie).

Article 2—

Il est convenu que le document suivant soumis par M. MacMillan sera annexé à l'appendice du procès-verbal de ce jour:

CNR—SUMMARY OF NEW EQUIPMENT—CANADIAN LINES (*See Appendix "J"*)

The witnesses answered questions.

At 9:30 o'clock p.m., pursuant to order made this day, the Committee adjourned to the call of the Chair.

CN—NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT—RÉSEAU CANADIEN (*Voir Appendice «J»*)

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h. 30, conformément à la décision prise aujourd'hui, le Comité suspend ses travaux jusqu'à prochaine convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 22, 1973

[*Text*]

• 0942

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

Before we get into today's business, I should report to the Committee about the steering committee's meeting yesterday afternoon. You will remember that Mr. Gleave's motion, which was allowed to stand, was referred to the subcommittee. Various opinions were expressed yesterday afternoon, but it was agreed and recommended that I suggest to the Committee that the Biggar Railway Employees Association, as well as other similar associations concerned about CNR pensions, be invited to appear before the Committee after the Deutsch Report has been submitted to the Hall Commission. When that will be I do not know. I do not see Mr. Gleave present, but I hope that that meets with his approval.

Mr. Rose, the subcommittee also discussed your motion of some time ago with regard to travelling. The Committee agreed that I write to the Minister outlining the purpose of a proposed trip, and what the steering committee thinks might be accomplished by such a trip. That was done forthwith, and the Minister should have it this morning if he is back in Ottawa—I understand he was away yesterday.

Mr. Rose: You were writing on behalf of the Committee?

The Chairman: I was writing on behalf of the steering committee, or the subcommittee.

Having reported that much to you, I should now very much like to get on to the business at hand. We have Mr. MacMillan and his officials here. I shall have Mr. MacMillan, President, of CNR, introduce his officials and perhaps he would make a short statement before we proceed with questioning along the lines of Bill C-164.

Mr. MacMillan.

• 0945

Mr. N. J. MacMillan (Q.C., Chairman of the Board of Directors and President, Canadian National Railways): Gentlemen, it is my pleasure to introduce on my immediate right Mr. Pierre Taschereau, who is one of the Executive Vice-Presidents of the System. On his right is Mr. Keith Hunt, Vice-President of Operations and Maintenance, and to the right of Mr. Hunt is Mr. William Corner, Vice-President of Accounting.

Mr. Rose: Is he any relation to Mr. Horner?

Mr. MacMillan: No, it is Corner. Mr. Chairman and members of the Committee, if it is your pleasure I would like to read a short statement that we have prepared. I have copies for all of you if you would care to have one.

The Chairman: Perhaps it would be best, Mr. MacMillan, if they could be distributed.

Mr. MacMillan: Yes. It has been 2½ years since my colleagues and I have had the opportunity of appearing before this Committee and, from our point of view at least, this lapse of time is regrettable. Our annual appearance has in the past provided a convenient context and time frame for us to report on the progress and prospects of the Company and for parliamentarians to question us about all aspects of our corporate activities and policies.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 22 novembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

Avant d'entreprendre les travaux d'aujourd'hui, je devrais faire rapport au comité de la séance du comité directeur tenue hier après-midi. Vous vous souvenez sans doute que la motion de M. Gleave qui a été réservée a été déférée au sous-comité. Au cours de la séance, hier après-midi, on a exprimé diverses opinions mais il a été convenu et recommandé que je propose au comité que la *Biggar Railway Employees Association* ainsi que d'autres associations semblables intéressées aux pensions du CN, soient convoquées devant le comité après que le rapport Deutsch aura été soumis à la Commission Hall. J'ignore quand cela se fera. Je ne vois pas M. Gleave, mais j'ose espérer que nous aurons son approbation à cet égard.

Monsieur Rose, le sous-comité a également étudié le motion que vous avez présentée il y a quelques temps en ce qui concerne les voyages. Le comité a convenu que j'écrive au ministre, lui signalant le but d'un voyage proposé et ce que le comité directeur croit qu'il peut être accompli au cours d'un tel voyage. Cela a été fait sans délai et le ministre doit avoir la communication en sa possession ce matin, s'il est de retour à Ottawa, car je dois comprendre qu'il était absent hier.

M. Rose: Vous avez écrit au nom du comité?

Le président: J'écrivais au nom du comité directeur ou du sous-comité.

Après vous avoir fait rapport de toutes ces choses, j'aimerais que l'on entreprenne les travaux que nous avons en main. Je signale la présence de M. MacMillan et de ses adjoints. Je demande à M. MacMillan, président du CN, de présenter ses adjoints et peut-être nous ferait-il une brève déclaration avant que nous passions à la période des questions concernant le bill C-164.

Monsieur MacMillan.

M. N. J. MacMillan (C.R., président du conseil d'administration et président des Chemins de fer nationaux du Canada): Messieurs, il me fait plaisir de vous présenter immédiatement à ma droite, M. Pierre Taschereau, qui est un des vice-présidents administratifs du réseau. A sa droite, M. Keith Hunt, vice-président des opérations et de l'entretien et, à la droite de M. Hunt, M. William Corner, vice-président de la comptabilité.

M. Rose: Est-ce qu'il est parent avec M. Horner?

M. MacMillan: Non, il s'appelle Corner. Monsieur le président, et messieurs les membres du Comité, si cela vous convient, j'aimerais vous faire lecture d'un bref exposé que nous avons préparé. j'en ai des exemplaires pour vous tous si vous le désirez.

Le président: Monsieur MacMillan, il serait peut-être mieux que l'on en fasse la distribution.

M. MacMillan: En effet. Il s'est écoulé deux ans et demi depuis que mes collègues et moi-même avons eu l'occasion de nous présenter devant ce comité et, du moins en ce qui me concerne, ce laps de temps est à regretter. Dans le passé, notre venue annuelle ici était le moment approprié de faire part des progrès et des perspectives d'avenir de la compagnie et, pour les députés, celui de poser des questions ayant trait à tous les aspects de la ligne de conduite et de l'activité de notre entreprise.

[*Texte*]

I am always happy to meet or correspond with individual members of Parliament and Senators on matters of mutual concern; and we do so every working day. It is a fact also that parliamentarians can always obtain information about CN by asking questions and raising issues in Parliament itself.

But it is this Committee which has traditionally provided what we consider a very useful public forum for an annual review of CN's policies and activities. As you know, we can only respond indirectly and sometimes long after the event, to questions asked and statements made on the floor of the House or in the Senate. Here we can reply directly and in most cases immediately to your questions. And we also think it useful for everybody concerned that we can deal with the various matters in which you are interested not in isolation but within the context of our System operations and our over-all policies and obligations.

We have of course observed the debate which preceded second reading of Bill C-164 by the House of Commons. No doubt there will be an opportunity at this Committee to discuss many of the important matters raised by members during that debate. By way of general comment, I think I should note that some misunderstanding seemed to persist throughout the debate as to the purpose and effect of the financing and guarantee bill.

Some members spoke in terms of being asked to vote "fabulous estimates" and of "giving billions of dollars to deficit-ridden corporations." It may be that the title of the bill and the complexity of its provisions leads to misunderstanding of their real purpose and effect. In fact, in so far as Bill C-164 deals with the capital expenditures and commitments of CN during 1973 and the first six months of 1974, there is no question of Parliament "giving" money to the Company to meet these requirements. On the contrary, by the combined effect of the Capital Revision Act of 1952 and this bill, CN is required to pay for these capital expenditures from funds it generates itself—through depreciation, amortization and salvage as well as amounts received from the purchase by the government of preferred stock—before resorting to any borrowing. And CN has not resorted to borrowing to meet its ordinary capital expenditures for more than 10 years. Quite the contrary, it has paid back during that period well over $100 million of its earlier borrowings.

I note that the Minister of Finance has already appeared before this Committee and explained what Bill C-164 is all about. I do not know if there is anything that we can now add to what Mr. Turner has told you but, if there is, we will be glad to do so. When last we met here it was to consider the Annual Report of CN for 1970.

• 0950

Two more annual reports have been published since then. I will not attempt to review fully everything covered in these reports; but perhaps a brief summary of the 1972 report, which is available to you here, and some information about our situation so far in 1973 would be helpful to you.

[*Interprétation*]

Je suis toujours heureux de rencontrer les députés et les sénateurs ou d'échanger de la correspondance sur des sujets préoccupant les deux parties; en fait, nous le faisons tous les jours ouvrables. C'est de plus un fait que les députés peuvent toujours obtenir des renseignements sur le CN en posant des questions et en soulevant des cas dans la Chambre.

Or, dans le passé, c'est ce comité qui a fourni ce que nous considérons un critère public des plus utile pour une revue annuelle de l'activité du CN et de sa ligne de conduite. Comme vous le savez, nous ne pouvons répondre qu'indirectement et souvent longtemps après l'événement, aux questions et aux exposés présentés à la Chambre ou au Sénat. Dans la circonstance actuelle, il nous est possible de répondre directement et, dans la plupart des cas, immédiatement aux questions posées. De plus, nous sommes d'avis qu'il est favorable aux intéressés de pouvoir traiter les divers sujets non seulement par eux-mêmes, mais dans le contexte de l'exploitation à l'étendue du réseau, de notre ligne de conduite et de nos obligations générales.

Nous avons bien sûr observé le débat qui a précédé la deuxième lecture en Chambre du bill C-164. Sans aucun doute, ce sera le temps de parler de plusieurs sujets importants au cours de ce débat. En passant, permettez-moi de souligner qu'il semble y avoir eu mésentente au cours de toute la durée du débat quant aux buts et effets du projet de loi sur la prestation de fonds pour certaines dépenses d'établissement et la garantie de valeurs et du CN et d'Air Canada.

Certains députés ont parlé de voter «des sommes fabuleuses» et d'accorder «des milliards de dollars aux sociétés en déficit». C'est peut-être que le titre du bill et la complexité de ses dispositions portent à confusion en ce qui a trait à ses buts et effets. En fait, en ce qui concerne les immobilisations et les engagements du CN au cours de l'année 1973 et des six premiers mois de 1974 dont il est mention dans le bill C-164, il n'est pas question que le parlement «donne» de l'argent à la compagnie pour faire face à ses engagements. Au contraire, par les effets combinés de la Loi de révision sur les chemins de fer nationaux du Canada de 1952 et du présent bill, le CN doit payer pour ces dépenses d'investissements à même les fonds qu'il produit, soit la dépréciation, l'amortissement de dettes, le récupérage et aussi des sommes reçues par la vente d'actions privilégiées au gouvernement, avant de recourir à un emprunt. De plus, le CN n'a pas eu recours aux emprunts depuis plus de 10 ans pour rencontrer ses dépenses ordinaires en immobilisations. Bien au contraire, il a remboursé, durant cette période, plus de $100 millions sur ses emprunts antérieurs.

Je remarque que le ministre des Finances a déjà fait sa présentation devant le comité et a expliqué le contenu du bill C-164. Je ne sais pas si nous pouvons ajouter au texte de M. Turner, mais dans l'affirmative, c'est avec le plus grand plaisir que nous le ferons. Lorsque nous nous sommes rencontrés la dernière fois c'était dans le but de passer en revue le rapport annuel du CN pour 1970.

Depuis, nous avons publié deux autres rapports annuels. Je ne tenterai pas de réviser le contenu entier de ces rapports; mais peut-être qu'un bref résumé du rapport de 1972 (lequel est disponible ici) et d'autres renseignements concernant notre situation jusqu'à maintenant en 1973 vous seraient utiles.

[*Text*]

The 1972 report reflected a good operating performance by CN and a satisfactory financial position compared with previous years. We were able to report an operating profit of $48.3 million before payment of interest on our long-term debt. This left us with an over-all deficit of $17.8 million, which was a decrease of $6.5 million from the previous year and the best results since 1956.

This led us to look towards 1973 with some degree of optimism. Long-term planning and investment policies aimed at improving our technology and our ability to serve our customers were beginning to pay off, and prospects for doing even more business than in 1972 seemed good. We had good reason to hope for continued improvement in our financial position.

For the first half of the year things did indeed look pretty encouraging. At the end of June we were close to our budget targets, traffic volume was on the increase, and the over-all financial position was significantly better than at the same time in 1972.

Then came the labour trouble, and the strike action which began on July 26 and extended through to the beginning of September.

Needless to say this was a difficult and disruptive period, the over-all result of which was a serious loss of business and a severe deterioration in our financial position.

Since the strike has ended, we have been making a fairly quick comeback. Essential to this is our ability to provide and marshal large amounts of railway freight equipment to clear the backlog of traffic resulting from the strike, and to deal with an increased volume of other business. We are working hard at this, as hard as we can.

Looking on into 1974, the prospects for obtaining more business, increasing the efficiency and scope of our services, and improving our over-all productivity seem good.

Against this, however, must be set the fact that even our best efforts in these areas will probably not enable us to solve, by ourselves, the major problem that today faces CN as a business corporation. That is the increasing cost of doing business—including, of course, the costs of wage and fringe benefit improvements that were provided for in the Maintenance of Railway Operations Act.

Our job, nevertheless, is to continue to operate the company efficiently, to improve productivity, and to provide an increasingly better standard of service to the Canadian people.

Our continuing drive to do this is reflected in the capital spending budgeted for in 1973 and the first half of 1974.

We budgeted for an expenditure of $139 million on road property in 1973—an increase of $30.7 million over the previous year. The increase reflects, in large part, our program of laying heavier rail on the main line, to take care of heavier loads now moving and in anticipation of increases in traffic volume projected by our long-term marketing plans. Other items of significance include: expansion of centralized traffic control; the expension of

[*Interpretation*]

Le rapport de 1972 reflète un bon rendement de l'exploitation du CN et une position financière satisfaisante en comparaison des années précédentes. Nous avons réalisé un profit d'exploitation de $48.3 millions avant le paiement des intérêts sur notre dette à longue échéance. Ce qui nous laisse avec un déficit global de $17.8 millions, soit une diminution de $6.5 millions sur l'année précédente et le meilleur résultat depuis 1956.

Ceci nous a porté à envisager 1973 avec un certain optimisme. Les projets à long terme, la ligne de conduite relative aux placements orientée de façon à améliorer notre technologie et notre habileté à desservir notre clientèle commençaient à rapporter et les perspectives d'engendrer encore plus d'affaires qu'en 1972 étaient bonnes. Nous avions de bonnes raisons d'espérer que notre tableau financier ne cesserait pas de s'améliorer.

En effet, pour le premier semestre, les choses s'avéraient très encourageantes. A la fin de juin nous étions près de notre objectif budgétaire, le volume du trafic allait en augmentant et la position financière dans son ensemble était sensiblement meilleure qu'à la même époque l'année précédente.

Ensuite, il y a eu le différend syndical et le mouvement de grèves qui a commencé le 26 juillet pour se prolonger jusqu'au début de septembre.

Évidemment ce fut là une période difficile et bouleversante qui a eu pour résultat une forte diminution des affaires et une dégringolade de notre situation financière.

Toutefois, depuis la fin de la grève, on a pu se remettre rapidement sur pied. Il est évidemment nécessaire que nous puissions fournir et manoeuvrer d'énormes quantités de matériel marchandises afin d'éliminer l'accumulation de trafic dû à la grève et de traiter efficacement une augmentation du volume des autres affaires. Nous y travaillons fort, aussi fort que nous pouvons.

En considérant 1974, les prévisions semblent bonnes d'attirer de nouveaux clients, d'accroître l'efficacité et la gamme de nos services et d'améliorer notre productivité en général.

A l'encontre de ces faits, toutefois, il faut reconnaître que nos meilleurs efforts dans ces domaines ne nous permettront probablement pas de résoudre, de nous-mêmes, le problème principal auquel le CN doit faire face en qualité de société. Il s'agit de l'augmentation du coût d'exploitation, y compris évidemment les coûts des salaires et des améliorations apportées aux avantages sociaux stipulés dans la Loi ordonnant la reprise et la poursuite des opérations ferroviaires.

Notre tâche consiste néanmoins à continuer d'exploiter la compagnie avec efficacité, d'améliorer la productivité et de fournir un service sans cesse meilleur au peuple canadien.

Notre motivation dans l'accomplissement de cet idéal se reflète dans les dépenses d'investissements dont le budget fait état pour 1973 et le premier semestre de 1974.

Nous avions prévu au budget une dépense de $139 millions pour des emprises, en 1973, soit une augmentation de $30,7 millions sur l'année précédente. Cette augmentation reflète en majorité notre programme visant à la pose de rails plus lourds sur la voie principale afin de pouvoir supporter les chargements plus lourds qui circulent présentement et en prévision de la croissance du volume de trafic suivant nos projets à longue échéance. D'autres élé-

[*Texte*]

car repairs and express facilities at Hamilton, Ontario; the provision at Gimli, Manitoba, of an advanced locomotive simulator for the training of locomotive engineers and other train crew; and system programs for hot-box detectors, switch heaters, and automatic car identification scanners.

We budgeted $13 million for new branch lines in 1973. In regard to equipment, we budgeted a total of $31.9 million in 1973. This included $11.6 million for additions and conversions to rolling stock, and $12.3 million for vehicles for express and intermodel and highway services, but is exclusive of long-term equipment leasing arrangements having an asset value of $112 million.

• 0955

Capital expenditures on telecommunications, an important and growing part of our business, were budgeted $25.9 million in 1973 and for hotels the figure was $5.7 million. An expenditure of $8.8 million to commence construction on the CN Tower in Toronto was an additional item in the 1973 budget.

I have taken note of concern expressed by some honourable members about this project and its purposes. Due to its height of over 1,800 feet, the CN Tower will enable reliable transmission of dramatically improved signals by the broadcasting and communications media to Toronto area residents, at the same time eliminating the need for many other present and future transmission towers. The Tower will be able to accommodate all UHF and VHF television and all FM radio channels presently allocated to the Toronto area. CN Telecommunications microwave facilities, land mobile equipment and cable television facilities will also be accommodated on the Tower.

Other benefits for both the local people and tourists will include broadcasting studios, observation areas, a unique 400-seat dining area at the 1,100 foot level and other restaurants, attractions and selected boutiques in the base areas of the Tower.

Construction began in February 1973, and the foundation and over 1,100 feet of the complex tower shaft have been completed. Work will continue throughout 1974 toward a completion date in the spring of 1975.

It is evident from the wide press, radio and television coverage, and from numerous inquiries received from Canada, the United States and Europe, that the CN Tower will be a top tourist atraction. It will be tha tallest self-supporting structure in the world, designed and built by Canadians.

For the first six months of 1974 we propose capital expenditures of $75 million and commitments of the order of $167.5 million, to be devoted mainly, as in 1973, to improvement of productivity through the provision of modern facilities and equipment.

[*Interprétation*]

ments importants sont l'expansion de la commande centralisée de la circulation, l'agrandissement de l'atelier de réparation des wagons et des installations de messageries à Hamilton, Ontario, l'achat d'un simulateur de locomotive, à Gimli, Manitoba, pour la formation des mécaniciens de locomotive et les autres équipes de train, et les programmes à l'étendue du réseau pour la détection des boîtes chaudes, des chaufferettes d'aiguillage et des appareils de lecture pour l'identification automatique des wagons.

Nous avons prévu $13 millions pour de nouvelles lignes en 1973. En ce qui a trait au matériel, nous avons prévu un total de $31,9 millions en 1973. Ce chiffre comprenait $11,6 millions pour des additions et des changements au matériel roulant et $12,3 millions pour des véhicules des services des messageries, routiers et intermodaux, mais ceci ne comprend pas le matériel loué à long terme ayant une valeur de $112 millions.

Les dépenses en immobilisations de télécommunications, un secteur important et sans cesse grandissant de notre exploitation, ont été prévues à $25,9 millions en 1973, tandis que pour les hôtels elles se chiffraient à $5,7 millions. Un élément supplémentaire du budget de 1973 consistait en la dépense de $8,8 millions pour commencer la construction de la tour CN, à Toronto.

J'ai remarqué que certains députés se soucient de ce projet et de ses buts. La tour CN, haute de plus de 1 800 pieds, permettra aux sociétés de diffusion et de communication de transmettre des signaux beaucoup plus puissants à la population du grand Toronto, tout en éliminant les besoins actuels et futurs en installations disgrâcieuses. La tour servira adéquatement toutes les installations de télévision UHF et VHF et tous les canaux de radio FM desservant présentement la région de Toronto. Elle portera aussi les installations de retransmission micro-ondes des Télécommunications du CN, acheminera les communications des stations mobiles terrestres et les émissions transmises par câbles.

Les autres installations commerciales et touristiques dont la population locale pourra profiter comprennent des studios de radiodiffusion, des postes d'observation, une salle à manger de 400 places au niveau de 1 100 pieds et d'autres restaurants, des centres d'intérêt et des boutiques de choix aux niveaux inférieurs.

La construction de l'ouvrage a débuté en février 1973 et on en a maintenant terminé les fondations et plus 1 100 pieds du corps de la tour. Les travaux seront poursuivis tout au cours de 1974 et devraient être terminés au printemps de 1975.

Il appert que la tour CN deviendra un attrait touristique important, si on en juge par l'attention que lui ont apportée la presse écrite, la radio et la télévision, et aussi par les nombreuses demandes d'information reçues du Canada, des États-Unis et d'Europe. La tour CN sera en fait la structure autoportante la plus haute du monde, conçue et construite par des Canadiens.

Pour le premier semestre de 1974, nous avons prévu des dépenses d'investissement de $75 millions et des engagements de l'ordre de $167,5 millions lesquels comme en 1973, seront consacrés principalement à l'amélioration de la productivité par le biais d'installations et de matériel modernes.

[*Text*]

Our activities today include such things as telecommunications, hotels, trucking, passenger buses, marine services, real estate, industrial location, international consulting, pipeline studies, and the provision of transportation and telecommunications expertise for large-scale resource development. And, without neglecting our basic job of providing good rail transportation, we are expanding in many of these fields and looking toward other fields of diversification.

All this requires large amounts of capital and, as I have already noted, most of this capital is generated within the Company. We at CN see ourselves as having been entrusted with the responsibility of managing vast public assets on behalf of the people of Canada. And we see it as our duty to develop and enhance these assets within the limits of efficiency and of any public service obligations that we are required to undertake. The opportunity to report on our stewardship at a time and place which enable us to give a coherent acount of what we have done and what we plan, and to explain why we may have done certain things or not done others, is very valuable to us. I thank you for this present opportunity and invite your questions.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. MacMillan. Before we start to question the President of CN I would like to read off the names of questioners and I would like to suggest to the Committee members that if necessary, as we are meeting again this afternoon at 3:30 and later on again at 8:00, I will continue the list. In other words, if you do not get a chance to question the President this morning, you may be well in line for this afternoon, so I would like you to signify early your desire to question to the Chairman. I will read off the names I already have: Mr. MacKay, Mr. Whicher, Mr. Mazankowski, Mr. McRae, Mr. Blenkarn, Mr. Guay and Mr. Rose.

Mr. Rose: Is that the order you are reading?

• 1000

The Chairman: That is the order I have on my list so far.

Mr. Rose: On a point of order, Mr. Chairman. It seems to me that representatives of the various parties in a certain cyclic order usually enjoy the first round. From then on it is free enterprise.

The Chairman: Mr. Rose, if you will recall, I tried to catch your eye. I asked permission to put your name on the list, actually.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, does the NDP have an official spokesman here today?

The Chairman: Is Mr. Rose a member of this Committee? Mr. Rose, only because of your protest I will move you up three names on this list.

[*Interpretation*]

Notre activité actuelle comprend les télécommunications, les hôtels, le camionnage, les autobus, les services maritimes, les immeubles, l'expansion industrielle, la consultation internationale, les études des pipe-lines et l'apport d'expertise dans les domaines du transport et des télécommunications pour le développement des ressources sur une grande échelle. De plus, sans négliger notre tâche primordiale, consistant à fournir un bon service de transport par rail, nous sommes en train de prendre de l'ampleur dans plusieurs de ces domaines tout en nous orientant vers des horizons nouveaux.

Ces projets nécessitent beaucoup de capital et, comme je l'ai déjà souligné, la majorité de nos fonds est le produit des ressources de la compagnie même. Au CN, nous estimons que l'on nous a confié la responsabilité de l'administration de fortes quantités de valeurs d'actif public au profit du peuple canadien. Nous considérons que c'est notre devoir de développer ces valeurs en dedans des limites de l'efficacité et de toute obligation de fournir des services au public. Il nous est très précieux de pouvoir rendre compte de notre administration à un moment et dans un lieu qui nous permettent de soumettre un rapport cohérent de nos accomplissements et de nos projets et aussi de justifier pourquoi nous avons agi de telle façon dans certains cas et d'une autre ailleurs. Je vous remercie de nous avour fourni cette occasion et vous invitons à soumettre vos questions.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur MacMillan. Avant que vous ne commenciez à poser des questions au président du CN, j'aimerais vous lire les noms des personnes qui poseront des questions et j'aimerais signaler aux membres du Comité que, si besoin est, puisque nous nous réunissons cet après-midi à 15 h 30 et plus tard à 20 h 00, je continuerai à donner les noms. En d'autres mots, si vous n'avez pas la chance de poser une question au président ce matin, vous pourriez très bien la poser cet après-midi, je vous demanderais donc de signifier à l'avance votre intention de poser une question au président. Je lis donc les noms qui sont déjà sur ma liste: MM. MacKay, Whicher, Mazankowski, McRae, Blenkarn, Guay et Rose.

M. Rose: S'agit-il de l'ordre selon lequel nous devrons poser des questions?

Le président: C'est du moins l'ordre que j'ai sur ma liste.

M. Rose: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il me semble que les représentants des divers partis, dans un certain ordre cyclique, jouissent habituellement du premier tour. A partir de cela, c'est la libre entreprise.

Le président: Monsieur Rose, si vous vous rappelez, j'ai essayé de rencontrer votre regard. Je demande la permission d'inscrire effectivement votre nom sur la liste.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le NPD a-t-il un porte-parole officiel aujourd'hui?

Le président: M. Rose est-il un membre de ce Comité? Monsieur Rose, en raison de votre protestation, j'avancerai votre nom de trois rangs sur la liste.

[*Texte*]

Mr. Rose: Thank you. That is why I protested.

The Chairman: All right. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, since it is my lot to lead off, I want to take the opportunity to thank you and your fellow executives for coming today. Since you have read to us a very interesting statement on general policy, I would like to refer to you very quickly a short excerpt from *Hansard*, which was put on the record since you and your officials were here last time dealing with general policy. I would like your comments on it.

The Minister at that time, Mr. Jamieson, was referring in a speech to matters pertaining to the CNR and he was talking about things he was intending to do. The first of these he says is a bill designed to reconstitute Air Canada as a separate Crown corporation, thus divorcing it from the CNR. He said:

> I will also introduce a Canadian National Railways revision act and a compendium piece of legislation covering amendments to the Railway Act. Honourable Members will know how involved and how far reaching these changes are. They have been asking for them for the last two or three years. These changes have entailed a great deal of work which is still proceeding. I believe, however, that these bills are essential, and I underline the word essential, and I will bring them forward as soon as they are ready.

What is your comment on this policy statement that was made by the then Minister of Transport? We have heard nothing from them since.

Mr. MacMillan: Dealing with them in the sequence in which you have related them, the first one dealing with the reconstitution of Air Canada, perhaps you will forgive me if I go back into the history because that is probably an essential part of the answer.

Mr. MacKay: Well sir, that is fine. I would not want to suggest to you how you would answer the question. But we have only a very limited time here and I am more interested in fairly brief comments.

Mr. MacMillan: Yes. Trans Canada Air Lines, as it was then called, was organized by the Canadian National in 1937. At that time it was part and parcel of the structure of the railway. But the business was very different, and as the years went along the airline and the railway, I was going to say pulled apart. That is not quite correct, but in their function they did go apart because of the different techniques that were required to administer Air Canada. Thus the two did come apart.

The airline has always been owned in so far as its stock is concerned by the railway. But many years ago the policy direction of it passed out of the hands of the railway and directly into the hands of the directors of Air Canada, five of whom, or a majority of whom, have been also directors of the railway.

The relationship with the government through all this period of time has passed from being through the vehicle of the railway to becoming a direct relationship between the airline and government. Also, the financing requirements of Air Canada very quickly reached proportions which were beyond the capability of the railway to finance

[*Interprétation*]

M. Rose: Merci. C'est pourquoi je protestais.

Le président: Très bien. C'est au tour de M. MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Monsieur MacMillan, puisque j'ai l'honneur de parler le premier, je veux profiter de l'occasion pour vous remercier, ainsi que vos cadres, d'être venus aujourd'hui. Puisque vous nous avez lu une déclaration très intéressante concernant la politique générale, j'aimerais vous rappeler très rapidement un petit extrait du hansard, qui a été inscrit au dossier depuis que vous et vos fonctionnaires avez comparu la dernière fois au sujet de la politique générale. J'aimerais que vous nous donniez vos commentaires.

Le ministre à l'époque, M. Jamieson, se reportait dans un discours à des questions concernant le CN et il parlait des choses qu'il avait l'intention de faire. En tout premier lieu, il avait l'intention de présenter un bill conçu pour faire d'Air Canada une société de la Couronne distincte, un bill qui la séparerait du CN. Il déclarait:

> Je présenterai également une loi revisée sur les chemins de fer nationaux du Canada ainsi qu'une mesure législative résumant les modifications relatives à la Loi sur les chemins de fer. Les députés verront ainsi la complexité et la portée de ces modifications. Ils réclament ces modifications depuis déjà deux ou trois ans. Ces modifications ont demandé beaucoup de travail, un travail encore en cours. J'estime, toutefois, que ces bills sont essentiels et j'insiste sur le mot «essentiels.» Je les présenterai dès qu'ils seront prêts.

Qu'avez-vous à dire sur cet énoncé de politique du ministre des Transports? Nous n'avons entendu parler de rien depuis.

M. MacMillan: Je vais suivre le même ordre que vous, le premier point étant donc la réorganisation d'Air Canada. Peut-être me pardonnez-vous si je reviens en arrière, car il s'agit probablement d'une partie essentielle de la réponse.

M. MacKay: Très bien, monsieur. Je ne voulais pas vous suggérer la façon de répondre à la question. Mais comme nous disposons d'un temps très limité, je suis plus intéressé par des commentaires brefs.

M. MacMillan: Oui. La société *Trans-Canada Air Lines*, comme on l'appelait à l'époque, a été créée par le CN en 1937. A cette époque, il s'agissait d'un élément de la structure des chemins de fer. Mais comme les affaires qu'ils traitaient étaient très différentes, au cours des années, la société aérienne et le chemin de fer, j'allais dire, se sont séparés. Ce n'est pas tout à fait exact, mais dans leurs fonctions, ils se sont séparés en raison des techniques différentes qui étaient nécessaires pour l'administration d'Air Canada. Donc il y a eu séparation.

La société aérienne a toujours appartenu, du moins en ce qui concerne ses actions, à la compagnie de chemin de fer. Mais il y a de nombreuses années, la politique administrative d'Air Canada est passée des mains de l'administration du chemin de fer directement aux mains de l'administration d'Air Canada, dont cinq des administrateurs, ou la plupart, étaient également administrateurs du chemin de fer.

Pendant toute cette période, les contacts avec le gouvernement, après avoir été tenus par l'intermédiaire du chemin de fer, sont devenus finalement des contacts directs entre la compagnie aérienne et le gouvernement. De plus, les besoins de financement d'Air Canada ont atteint très vite des proportions telles que les compagnies de

[*Text*]

directly. The practice emerged, and the policy, of them dealing directly with the government.

There are those who argue that it is desirable to separate the two, take the stock back, repatriate it, if you wish, to the Crown and bring about a relationship which is far less intimate, one in which the railway would preserve a degree of stock ownership and presumably a small representation on the board of directors, and so it is.

If you want my own reactions to it, I think the two agencies are stronger together than the sum of the parts. I think it is desirable to preserve a very definite link between the airline and the railway. No legislation that I know of has been introduced since the time of the statement.

Mr. MacKay: That is correct, sir.

• 1005

Mr. MacMillan: I cannot really tell you the why and the wherefore of the failure to introduce the legislation. I only do know that it has not been done.

Mr. MacKay: Sir, do you agree that such legislation from your point of view would be a good thing?

Mr. MacMillan: It would depend entirely on the method used to reconstitute it. If it were to sever the connection between the two totally, I would think that was not desirable.

Mr. MacKay: Air Canada being an appendage, as it were, of the railway, do you feel that this necessarily improves the efficiency of either organization, the CNR or Air Canada?

Mr. MacMillan: I tried to explain to you in a few words . . .

Mr. MacKay: Excuse me, but the CNR is a vast undertaking, sir. You know that better than probably any of us do, with some 38 different subsidiary companies and so on. You have just mentioned in your statement that you are going into related activities. I refer you to the second paragraph on page 7 of your statement. Are you not concerned that since the primary responsibility of the CNR is to move freight, move passengers economically and provide first-class rail service probably your efforts to some extent may be diluted by your association with these other related industries and Air Canada?

Mr. MacMillan: No, I do not think so, Mr. MacKay. The realities of transportation in this day are that whereas the railway in the beginning had a monopoly and it was the vehicle that had to be used, since that time there have been very major changes. The advent of the pipeline, for example, changed the character of railroading totally. The advent of the high-capacity highway vehicle has also changed it. We view our responsibility in the transportation business as using for the benefit of the public the mode which best suits the requirements of a given situation.

I think it would be quite wrong for us to restrict ourselves to rail movement because in that way the public is not properly served. The future, I think, will go even further into the intermodal methodology of handling business. We all know of the air cargo, the air express business. I think this will grow. I think the railway as a vehicle in that process has a major contribution to make. You may think of it in these terms: we have collection opportunities

[*Interpretation*]

chemin de fer ne pouvaient plus les assumer directement. On vit dès lors se dessiner dans la pratique, la politique de traiter directement avec le gouvernement.

Il y a ceux qui sont d'avis qu'il est souhaitable de séparer les deux, de reprendre les actions, de les rapatrier, si vous voulez, à la Couronne et de créer une relation qui soit bien moins intime, une relation qui permettrait au chemin de fer de conserver une partie des actions, et peut-être quelques représentants au conseil d'administration, et voilà.

Si vous voulez connaître mes propres réactions, je pense que les deux organismes sont plus forts ensemble que ne l'est la somme de leurs éléments. Il me paraît souhaitable de préserver un lien très réel entre la société d'aviation et le chemin de fer. A ma connaissance, aucune loi n'a été présentée depuis cette déclaration.

M. MacKay: C'est exact, monsieur.

M. MacMillan: Je ne peux réellement pas vous dire pourquoi on n'a pas présenté de loi. Tout ce que je sais, c'est qu'il n'y en a pas eu.

M. MacKay: Monsieur, croyez-vous qu'une telle loi serait une bonne chose?

M. MacMillan: Cela dépendrait entièrement de la façon qu'on utiliserait pour la reconstituer. Si son but était de dissocier les deux sociétés entièrement, je pense qu'il ne s'agirait pas d'une bonne solution.

M. MacKay: Air Canada étant pour ainsi dire un prolongement du chemin de fer, croyez-vous que cela améliore l'efficacité de l'un ou l'autre organisme, le CN ou Air Canada?

M. MacMillan: J'ai essayé de vous l'expliquer en peu de mots . . .

M. MacKay: Excusez-moi, mais le CN est une entreprise très complexe. Vous le savez probablement mieux que la plupart d'entre nous, avec ses quelques 38 filiales diverses et bien d'autres choses. Vous venez de mentionner dans votre déclaration que vous vous étendiez à des activités connexes. Je me reporte au deuxième paragraphe de la page 7 de votre déclaration. Puisque la responsabilité primordiale du CN est de transporter des marchandises et des voyageurs d'une façon économique et de fournir un service ferroviaire de première classe, ne croyez-vous pas que, dans une certaine mesure vos efforts pourraient être amoindris en raison de votre association avec ces autres industries connexes et Air Canada?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas, monsieur MacKay. De nos jours, les réalités dans le domaine du transport sont telles que, alors que les chemins de fer avaient au début le monopole et étaient le moyen de transport obligatoire, depuis ce temps il y a eu des changements très importants. L'avènement du pipeline, par exemple, a changé complètement le caractère du transport sur rail. La venue des véhicules routiers à grande capacité a également changé ce caractère. Notre responsabilité dans le domaine du transport est d'utiliser, pour le bénéfice du public, le mode de transport qui répond le mieux à une situation donnée.

J'estime qu'il serait très mauvais pour nous de nous restreindre au chemin de fer parce que le public n'y trouve pas son plein contentement. Au cours des prochaines années, je crois que nous nous intéresserons de plus en plus à la méthode universelle de traiter des affaires. Nous avons tous entendu parler du fret aérien, et du transport aérien rapide. Je pense qu'on progressera dans ces domaines. Je crois que le chemin de fer en tant qu'élément du

[*Texte*]

the length and breadth of Canada, not in every place but in a very large number of centres, we have express facilities and freight facilities which today are being used in certain instances to collect air express and air cargo of the airlines.

Mr. MacKay: Excuse me, sir. Mr. Chairman, how is my time?

The Chairman: You have 2½ minutes left, roughly.

Mr. MacKay: I am sorry, Mr. MacMillan. Do you want to finish that answer?

Mr. MacMillan: That is a good place, if you understand what I meant by that then . . .

Mr. MacKay: Yes, I understand.

Mr. Chairman, in the brief moments I have left, I would like to direct a question to Mr. Corner; I believe he is the Vice-President of Accounting. I am interested, sir, in some of the aspects of the audit that has been discussed at earlier meetings and I am wondering if you can tell us what the total audit costs were for the CNR and Air Canada last year and for this fiscal year?

Mr. W. R. Corner (Vice-President, Accounting): Actually we have not paid out the total fee for 1972. For the CNR we have disbursed $171,000 on account of the 1972 audit.

Mr. MacKay: What do you anticipate the total account will be?

Mr. Corner: The account will be another $2,000; something like that.

Mr. MacKay: Somewhere in the nature of $175,000 for audit. Is that the total audit cost?

Mr. Corner: Yes, for the CNR.

Mr. MacKay: And Air Canada is not included in there?

Mr. Corner: No.

• 1010

Mr. MacKay: Are all your various subsidiary and associated activities of the type referred to by the President on page 7 in there too?

Mr. Corner: Yes they are.

Mr. MacKay: Do you have the information about how much extra the Air Canada audit will cost?

Mr. Corner: Not definitely for 1971, but I think it is $48,000 for 1972.

Mr. MacKay: Therefore, your audit costs are going to be somewhere, at a very broad figure, about $200,000 give or take a few thousand. Is that right?

Mr. Corner: Yes, or $225,000.

Mr. MacKay: How did this compare with the previous fiscal year?

[*Interprétation*]

transport a un rôle très important à jouer. Vous pouvez songer à cela en ces termes: nous avons des moyens aux dimensions du Canada, pas partout mais dans un très grand nombre de centres; nous avons des installations pour les services de messageries et de transport des marchandises qui sont utilisées aujourd'hui dans certains cas pour aller chercher les marchandises expédiées par messageries et fret aériens.

M. MacKay: Excusez-moi, monsieur. Monsieur le président, combien me reste-t-il de temps?

Le président: Il vous reste à peu près deux minutes et demie.

M. MacKay: Je suis désolé, monsieur MacMillan. Pouvez-vous finir votre réponse?

M. MacMillan: C'est un bon moment; si vous comprenez ce que je veux dire par là . . .

M. MacKay: Oui, je comprends.

Monsieur le président, dans les quelques minutes qui me restent, j'aimerais poser une question à M. Corner; je crois qu'il est le vice-président de la comptabilité. Je m'intéresse, monsieur, à certains aspects de la vérification qui ont été discutés à des réunions antérieures, et je me demande si vous pouvez nous dire combien a coûté globalement la vérification pour le CN et Air Canada l'an dernier ainsi que pour la présente année financière?

M. W. R. Corner (vice-président, comptabilité): Pour l'instant nous n'avons pas encore versé tous les honoraires de 1972. Pour le CN, nous avons déboursé $171,000 en acompte de vérification de 1972.

M. MacKay: Quel devrait être le total du compte?

M. Corner: Le compte sera imputé d'un autre $2,000, ou quelque chose du genre.

M. MacKay: Quelque chose comme $175,000 pour la vérification. S'agit-il du coût global de la vérification?

M. Corner: Oui, pour le CN.

M. MacKay: Et Air Canada n'est pas compris dans ce compte?

M. Corner: Non.

M. MacKay: Toutes vos diverses succursales et vos activités connexes sont-elles du genre mentionné par le président, à la page 7?

M. Corner: Oui, elles le sont.

M. MacKay: Est-ce que vous savez combien la vérification d'Air Canada coûtera en surplus?

M. Corner: Je ne le sais pas pour 1971, mais je pense que c'est $48,000 pour 1972.

M. MacKay: Il s'ensuit donc que vos frais de vérification seront de façon générale d'environ $200,000. Est-ce exact?

M. Corner: Oui, ou de $225,000.

M. MacKay: Quels étaient, par comparaison, les frais de l'année financière précédente?

[*Text*]

Mr. Corner: The total was $196,000.

Mr. MacKay: $196,000?

Mr. Corner: Yes.

Mr. MacKay: In your capacity as Vice-President, Accounting, how do you view the change in audit procedures that was instituted by the present Minister of Finance? Do you think this is a good thing?

Mr. Corner: We do not appoint the auditors.

Mr. MacKay: I realize that—but from an auditor's point of view and from your company's point of view.

Mr. Corner: Certainly we have good relations through the years with most of the major audit firms.

Mr. MacKay: Yes. And from the point of view of efficiency and expense have you any opinion on how this is likely to affect the operations in succeeding years, say for next year? I realize that is hypothetical, but just from your knowledge and experience.

Mr. Corner: It will be somewhat difficult for us, having joint auditors in 1973.

Mr. MacKay: Again with two different firms.

Mr. Corner: Yes. I think you can appreciate that when any important matter arises it would be necessary to have representation from both those firms so it tends to be a little bit more expensive, a little bit more difficult to arrange meetings and that type of thing.

Mr. MacKay: I see. But have have not had . . .

Mr. MacMillan: It may also be better from our point of view, of course, because we would get a broader base of advice.

The auditors perform two functions. They certify as to the correctness on the one hand and also advise as to methods, control techniques and so on. Where there are more professionals involved in it one would expect the advice to be right.

Mr. MacKay: The last question, Mr. Chairman. Could I ask either of you gentlemen to comment on this proposition? I am not necessarily advocating it but I would just like to get you opinion on it. What is your reaction to having the Auditor General take an active part in the audits of CN operations?

Mr. MacMillan: I would answer that in words saying that one of the real problems involved in it lies in the fact that we are a business enterprise, a very complex business enterprise, and the general auditor—I was going to say downtown—as opposed to the Auditor General is much more accustomed to dealing with the complexity of these problems.

Also, our activities are scattered very broadly and the value to us of large firms with international connections is that they can do it all. We have an operation in France; we have an operation in Britain; we have an operation in the United States and in other parts of the world and these eight or ten—I do not know the number—large firms with international connections can look after the whole thing.

[*Interpretation*]

M. Corner: Le total était de $196,000.

M. MacKay: De $196,000?

M. Corner: Oui.

M. MacKay: En votre qualité de vice-président des opérations comptables, que pensez-vous du changement dans les méthodes de vérification que le ministre actuel des Finances a institué? Pensez-vous que ce soit une bonne chose?

M. Corner: Nous ne nommons pas les vérificateurs.

M. MacKay: Je m'en rends compte. Mais du point de vue du vérificateur et du point de vue de votre société?

M. Corner: Nous avons certainement eu de bons rapports au cours des années avec la plupart des principales sociétés de vérification.

M. MacKay: Oui. Et du point de vue de la compétence et des frais, avez-vous une opinion sur les répercussions que cela aura probablement sur les opérations au cours des années suivantes, mettons l'année prochaine? Je me rends compte que c'est là une hypothèse, mais, simplement, vous pouvez me dire ce que vous pensez étant donné votre expérience et votre connaissance.

M. Corner: Ce serait difficile pour nous d'avoir des co-vérificateurs en 1973.

M. MacKay: De nouveau, avec deux sociétés différentes.

M. Corner: Oui. Vous vous rendez compte, je pense, que lorsque des questions importantes surgiront, il sera nécessaire que les deux sociétés soient représentées. Cela coûtera certainement un peu plus cher, et ce sera un peu plus difficile d'organiser des réunions et ce genre de chose.

M. MacKay: Je vois. Mais nous n'avons pas eu . . .

M. MacMillan: Cela pourrait être mieux aussi de notre point de vue, évidemment, parce que nous obtiendrions une base plus vaste d'avis.

Les vérificateurs accomplissent deux fonctions. Ils authentifient l'exactitude d'une part et ils donnent également des conseils quant aux méthodes, techniques de contrôle, etc. Lorsqu'un plus grand nombre de professionnels sont en cause, on s'attendrait à ce que les conseils soient justes.

M. MacKay: Ma dernière question, monsieur le président. Pourrais-je demander à l'un de vous, messieurs, de faire des commentaires sur cette proposition? Je ne la défends pas nécessairement, mais je voudrais avoir votre opinion à ce sujet. Quelle est votre réaction au fait que l'Auditeur général prend une part active dans la vérification du fonctionnement du CN?

M. MacMillan: Je vous répondrai en vous disant que l'un des véritables problèmes que cela entraîne provient du fait que nous sommes une entreprise commerciale, une entreprise commerciale très compliquée, et l'auditeur-maison, en comparaison de l'Auditeur général, est beaucoup plus habitué à traiter de la compexité de ces problèmes.

En outre, nos activités sont très largement dispersées et la valeur pour nous de grandes sociétés avec des liens internationaux, c'est qu'elles peuvent faire tout cela. Nous avons une filiale en France, nous en avons une en Grande-Bretagne, nous en avons une aux États-Unis et dans d'autres parties du monde, et ces huit ou dix—je n'en sais pas le nombre—grandes sociétés qui ont des liens sur le plan international peuvent s'occuper de l'ensemble du travail.

[*Texte*]

Mr. MacKay: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Whicher.

Mr. Whicher: Thank you, Mr. Chairman, Mr. MacMillan the first thing I would like to do, like Mr. MacKay, is to compliment you on your liaison with members of Parliament. Certainly, anytime I have written to your office I have received a reply, not always satisfactorily but in the majority of instances immediately.

Mr. MacMillan: You have always received the reply?

Mr. Whicher: That is right and I appreciate that. Some of the executive assistants around here could take a line from your book and answer immediately the way you do.

What I wanted to ask you about was this. I certainly agree with you that your basic job is providing good rail transportation. There is no question in my mind about that. Really, I doubt if we would have had a country if the railway system had not given good rail transportation right across.

I have no criticism of your transportation of freight. Otherr members might have. I know you have many problems with the vast amounts of goods that you transport; sometimes you cannot always get cars and there are such things as weather and so on. However I wanted to ask you, are you satisfied with the transportation of people in Canada? I realize that wheat and coal and potash are important but it seems to me that the most important asset we have in Canada is people. Are you satisfied with the railway system of transporting people in Canada?

Mr. MacMillan: That is a very broad-gauged question.

• 1015

Mr. Whicher: Either "yes" or "no" would be sufficient.

Mr. MacMillan: Yes, but I cannot answer "no" without qualifying it. My answer basically is "no".

Mr. Whicher: I accept that because I certainly agree with you and I think most members of Parliament would agree with you.

Mr. MacMillan: I know that.

Mr. Whicher: This is one of the serious things that causes a lack of liaison between elected members of Parliament and the CNR system. We regard people as being very important.

Now I am not going to put all the blame on the CNR. We have another railway system in Canada and we have a government that must bear some responsibility.

A year ago last June, this very same Committee that you are facing today—with different membership in some instances—went through southwestern Ontario and, after a study in depth, came back and recommended to Parliament that the trains be put back. We recommended that the passenger train service be re-initiated in total and that discussions be held immediately with the CNR, the CPR, the various municipalities, the province of Ontario, etc. I do not blame you for not putting your trains back on again because this was a recommendation to Parliament. We

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur MacKay. La parole est à M. Whicher.

M. Whicher: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur MacMillan, la première chose que je veux faire, comme M. MacKay, est de vous féliciter sur les contacts que vous maintenez avec les députés. Toutes les fois que j'ai écrit à votre bureau, j'ai reçu une réponse, pas toujours satisfaisante, mais dans la majorité des cas, immédiate.

M. MacMillan: Vous avez toujours reçu une réponse?

M. Whicher: C'est exact. Et je l'apprécie. Certains des attachés de direction dans les environs pourraient suivre votre exemple et répondre immédiatement

Voici ce que je voulais vous demander: je suis certainement d'accord avec vous lorsque vous déclarez que votre travail fondamental est de fournir un bon transport par chemin de fer. Je n'ai pas le moindre doute à ce sujet. En réalité, je me demande si nous aurions eu un pays n'eût été le système de chemins de fer qui a permis un bon transport ferroviaire d'une extrémité à l'autre.

Je n'ai aucune critique à faire en ce qui concerne votre transport-marchandises. D'autres députés en ont peut-être. Je sais que les quantités énormes de marchandises dont vous assurez le transport vous causent de nombreux problèmes; il arrive que vous ne puissiez même pas obtenir des wagons et il faut compter avec d'autres éléments, tels la température, etc. Toutefois, ce que je voulais vous demander, c'est si vous êtes satisfait des services offerts aux voyageurs au Canada? Je me rends compte de l'importance que peut avoir le transport du blé, du charbon et de la potasse, mais il me semble que ce qu'il y a de plus important au Canada, c'est la population. Êtes-vous satisfait du transport ferroviaire offert à la population du Canada?

M. MacMillan: Il s'agit d'une vaste question.

M. Whicher: Je me contenterais de vous entendre dire «oui» ou «non».

M. MacMillan: Oui, mais je ne peux pas répondre non sans m'expliquer. Fondamentalement, ma réponse est «non».

M. Whicher: J'accepte cette réponse, parce que je suis certainement d'accord avec vous et je pense que la plupart des députés le seraient également.

M. MacMillan: Je le sais.

M. Whicher: C'est l'un des facteurs importants qui occasionnent un manque de compréhension entre les députés élus au Parlement et le CN. Nous considérons les gens comme étant très importants.

Maintenant, je n'ai pas l'intention de rejeter tout le blâme sur le CN. Nous avons au Canada un autre réseau ferroviaire et nous avons un gouvernement qui doit assumer certaines responsabilités.

Il y a un an en juin dernier, ce même Comité devant lequel vous comparaissez aujourd'hui—avec une composition parfois différents—s'est rendu au sud-ouest de l'Ontario et, après une étude approfondie, est revenu et a recommandé au Parlement de remettre les trains en mouvement. Nous avons recommandé que le service-voyageurs ferroviaire soit restauré au complet et que des discussions aient lieu immédiatement avec le CN, le CP, les diverses municipalités la province d'Ontario, etc. Je ne vous blâme pas de n'avoir pas repris le service qu'on vous avait demandé

[*Text*]

hoped that the government would listen but they have not done so up to the present.

My question is this: if the Minister had then ordered you back, could he have done so under the law?

Mr. MacMillan: No, I do not think he can, under the law. I presume he can move Parliament to order us back, but my honest answer to your question is "no". The Canadian Transportation Commission has a great interest in all of this. They can. They can order any railway in Canada to do certain things which the railway my not wish to do at all. But if we were to receive an order, an attempted order from the Minister that undoubtedly would be in direct contradiction to an earlier order from the CTC to this contentious order . . .

Mr. Whicher: Mr. MacMillan, pardon me for interrupting but we have a limited time.

In your position you know full well that the government has countermanded an order of the CTC. They did it two or three months ago with the Bell Canada case.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Whicher: Are you telling me that they can do it with Bell Canada and not do it with you?

Mr. MacMillan: No. But that is not what you asked me, Mr. Whicher. You asked me: if the government were to have ordered the Canadian National or the Canadian Pacific to reinstate the train—and we operate under the same rules as well—and my answer was: i do not think they have the power to do that by ministerial order.

Mr. Whicher: No.

Mr. MacMillan: But on the other hand, if the order given by the CTC to abandon had been appealed or followed the normal process, the government was competent, under appeal, to vary the order or to cancel it. Is that right, Mr. Taschereau?

Mr. P. Taschereau, Q.C. (Executive Vice-President, Corporate Affairs): That is correct.

Mr. Whicher: You are not suggesting that Parliament could not order you to do so.

Mr. MacMillan: No, no.

Mr. Whicher: If I had my way, I say, with respect, you would put the trains back on because undoubtedly that is the will of Parliament at present. Twenty members of this Committee unanimously recommended that those trains go back.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Whicher: I am sure that, in a huge corporation like the CNR, you do fantastic amounts of research.

[*Interpretation*]

parce qu'il s'agissait d'une recommandation faite au Parlement. Nous avions espéré que le gouvernement en tiendrait compte, mais il ne l'a pas encore fait.

Je vous pose la question suivante: si le ministre vous avait à ce moment-là donné l'ordre de le faire, aurait-il pu le faire aux termes de la loi?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas qu'il puisse en vertu de la loi. Je suppose qu'il peut faire en sorte que le Parlement nous donne un tel ordre, mais en toute sincérité, ma réponse à votre question est non. La Commission canadienne des transports a un grand rôle à jouer dans tout cela. Elle peut nous donner de tels ordres. Elle peut obliger et toute société de chemins de fer au Canada à agir contairement à ses désirs. Or si nous devions recevoir un ordre, une tentative d'ordre de la part du ministre, cela serait de façon certaine en contradiction directe avec une ordonnance précédente de la Commission canadienne des transports à cet ordre litigieux . . .

M. Whicher: Monsieur MacMillan, je vous prie de m'excuser de vous interrompre, mais notre temps est limité.

Vous savez très bien dans le poste que vous occupez, que le gouvernement a contremandé un ordre de la Commission canadienne des transports. Cela s'est passé il y a deux ou trois mois, dans le cas de la société Bell Canada.

M. MacMillan: Oui.

M. Whicher: Ce que vous me dites donc c'est ce que le gouvernement peut faire avec la société Bell Canada il ne peut pas le faire dans votre cas?

M. MacMillan: Non, mais ce n'est pas ce que vous m'avez demandé, monsieur Whicher. Vous m'avez demandé: si le gouvernement donnait l'ordre au CN ou CP de restaurer le service-voyageur—et nous exploitons en vertu des mêmes règles—ma réponse a été: je ne crois pas que le gouvernement ait l'autorité de le faire par décret ministériel.

M. Whicher: Non.

M. MacMillan: D'autre part, si l'ordre donné par la Commission canadienne des transports d'abandonner avait été porté en appel ou avait suivi le processus normal, le gouvernement avait le droit, en cas d'appel, de modifier l'ordre ou de l'annuler. Est-ce juste, monsieur Taschereau.

M. P. Taschereau, C.R. (vice-président administratif, corporation): C'est exact.

M. Whicher: Vous ne voulez pas dire que le Parlement ne pourrait pas vous ordonner de le faire?

M. MacMillan: Non.

M. Whicher: Si j'y pouvais quelque chose, je dirais en toute déférence que vous remettriez les trains en activité parce que c'est, sans le moindre doute, le désir du Parlement à l'heure actuelle. Vingt membres de ce Comité l'ont recommandé à l'unanimité.

Des voix: Bravo!

M. Whicher: Je suis certain que vous accomplissez, dans une vaste société comme le CN, des quatités fantastiques de recherches.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is right.

• 1020

Mr. Whicher: Your research will tell you that you probably know better than we do what the price of gasoline and diesel fuel is going to be. You are fully aware of the pollution crisis that is facing the world. With this as a background, are you doing any research about reinitiating passenger service in Canada, not only for the benefit of people who wish to travel but to make it cheaper to travel, and thinking about pollution?

Mr. MacMillan: Yes, we have done a great deal on this, Mr. Whicher. You have to begin on the note that we are subject to the direction of the CTC. That is the first point. The second point is that we have to find ways and means of accomplishing these objectives much less expensively than it has been done in the past.

A very great deal of the expense flows from the fact that the reliable equipment of today is very heavy. It is massive, heavy equipment. We have yet to evolve—I am talking about the railway world—lightweight, reliable, tested passenger trains. There has been an enormous amount of work done on this. We have done a great deal of work on it. Many others have done a great deal of work on it. We have been doing the best we could with the equipment we have, always in search for better, and cheaper equipment.

Mr. Whicher: Mr. MacMillan, Sometimes I feel the research is a way over an ordinary fellow's head like my own. Did you ever research the possibility of giving train service two or three days a week instead of seven?

Mr. MacMillan: Sure.

Mr. Whicher: It would be a lot cheaper, would it not?

Mr. MacMillan: Yes, you bet.

Mr. Whicher: Sensible too.

Mr. MacMillan: Yes, you bet.

Mr. Whicher: Many people would agree with you, including thousands of prospective passengers in Canada.

Mr. MacMillan: We do have trains running less than on a daily basis.

Mr. Forrestall: Do you come from Nova Scotia or New Brunswick?

Mr. MacMillan: One of the real problems is that these railways were laid out physically at a time when the highway structure was not there. They go all around the world for sport in many instances, and the lapse time for a person on a train to get from one point to another is almost always considerably greater than if he travels on the highway.

There are exceptions. One is in Mr. Turner's part of the world where the passenger carryings are very heavy. But there the main line is capable of providing a passenger service that will compete with the highway.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est la vérité.

M. Whicher: Vos recherches vous apprendront que vous savez probablement mieux que nous quels seront les prix de l'essence et du carburant pour moteurs diesel. Vous êtes pleinement conscient de la crise de pollution à laquelle le monde doit faire face. A partir de ces faits, n'entreprenez-vous aucune recherche en vue de réinstaurer le service de voyageurs au Canada, non seulement, pour rendre service aux personnes qui veulent voyager, mais pour diminuer le prix des voyages et aussi ayant à l'esprit la pollution?

M. MacMillan: Oui, nous avons accompli beaucoup dans ce domaine, monsieur Whicher. Vous ne devez pas oublier que nous sommes assujettis à la direction de la Commission canadienne des transports. C'est la première question. La deuxième c'est que nous devons trouver des moyens d'accomplir ces objectifs de façon beaucoup moins coûteuse que dans le passé.

Une grande partie des frais provient du fait que l'outillage d'aujourd'hui auquel on peut se fier est très lourd. C'est un outillage massif et pesant. Nous sommes toujours à essayer de mettre au point un train de voyageurs—je parle des chemins de fer d'une extrême légèreté mondialement connus, qui soient à la fois fiables et vérifiés, etc. Une quantité énorme de travail a été accompli à ce sujet. Des quantité d'autres en ont fait autant. Nous avons fait de notre mieux avec l'outillage que nous avons toujours mais nous sommes à la recherche de quelque chose de mieux et de moins cher.

M. Whicher: Monsieur MacMillan, j'ai parfois l'impression que la recherche dépasse beaucoup le niveau intellectuel d'un pauvre type comme moi. Avez-vous jamais fait des recherches sur la possibilité de donner un service de trains pour voyageurs deux ou trois fois par semaine à la place de sept?

M. MacMillan: évidemment.

M. Whicher: Cela coûterait beaucoup moins cher, n'est-ce pas?

M. MacMillan: évidemment sans le moindre doute.

M. Whicher: Et cela ne manque pas de bon sens.

M. MacMillan: Sans le moindre doute.

M. Whicher: De nombreuses personnes seraient d'accord avec vous, y compris des milliers de voyageurs éventuels au Canada.

M. MacMillan: Certains de nos trains ont un horaire moindre que quotidien.

M. Forrestall: Venez-vous de la Nouvelles-Écosse ou du Nouveau-Brunswick?

M. MacMillan: L'un de nos véritables problèmes, c'est que ces voies ferrées ont été aménagées matériellement à une époque où la structure de l'autoroute n'existait pas. La durée de voyage par train pour aller d'un point à un autre est presque toujours beaucoup plus élevée que le parcours par autoroute.

Il existe évidemment des exceptions: l'une dans le cas de la partie du monde d'où vient M. Turner où le traffic de voyageurs est très considérable. Mais dans ce cas, la ligne principale est en mesure de fournir un service aux voyageurs qui peuvent entrer en concurrence avec l'autoroute.

[*Text*]

Mr. MacMillan: No.

Mr. Rose: What about Mr. Jones of the CTC?

Mr. MacMillan: I do not know of anyone else. Let me correct that. All railways have been places from which they have recruited their engineering and operating personnel, and sometimes they are retired and sometimes they are not. But in so far as the upper echelons are concerned, I do not know of anyone else.

Mr. Rose: Well, that is interesting.

You state on page 4 of your brief, paragraph 2:

> Then of course came the labour trouble, and the strike which began on July 26 and extended through to the beginning of September.

• 1030

Now I do not know what you meant by—"then of course came the labour trouble". Was it following the strike action or was this concurrent? I do not know what you mean by that sentence.

Mr. MacMillan: Well the strike action, you see, continued, through to September.

Mr. Rose: Oh, I know that part of it.

Mr. MacMillan: Yes, we had five weeks of it.

Mr. Rose: "Then of course came the labour trouble and the strike action". Now, the labour trouble came before the strike action.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Rose: Oh, I see.

Mr. MacMillan: The labour trouble crystallized them.

Mr. Rose: You are using this to explain the fact that you perhaps did not have the income, or you were not able to operate at full capacity, but in my part of the country the labour trouble extended fully six months and perhaps even longer before that strike ever materialized, and it is still extending. I wondered if you are concerned about that because the CN situation in Vancouver is deplorable.

Mr. MacMillan: Yes, I know.

Mr. Rose: And I would like to know what you intend to do about it.

Mr. MacMillan: Well, again, this requires a little background and I am sure you are quite familiar with the background.

Mr. Rose: I am familiar, sir, with the resentment of your personnel and the fact that there is such a turnover. You talk about productivity but with the turnover you have I do not know how you are ever going to get any productivity.

Mr. MacMillan: Well our analysis of this situation—we have done a great deal on this score and we have been very much concerned about it—is that the basic problem flows from the fact that the Vancouver area is a high-wage area in the first place. That is one of the considerations.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non.

M. Rose: Et M. Jones de la CTC?

M. MacMillan: Je n'en connais point d'autres. Pardon, je me reprends. Tous les chemins de fer recrutent dans leurs rangs leur personnel d'exploitation et de génie et parfois, les membres de ce personnel sont à la retraite et parfois ils ne les sont pas. Pour ce qui est des employés des échelons supérieurs, je n'en connais point d'autres.

M. Rose: C'est très intéressant.

Vous déclarez au paragraphe 1, page 4 de votre mémoire:

> Ensuite, il y a eu le différend syndical et le mouvement de grèves qui a commencé le 26 juillet pour se prolonger jusqu'au début de septembre.

J'ignore ce que vous vouliez dire par ces mots «puis, ce différent travail est survenu». Ce différent est-il survenu après la déclaration de guerre ou en même temps? Je ne saisis pas ce que vous entendez par cette phrase.

M. MacMillan: C'est-à-dire que, voyez-vous, cette grève a duré durant tout le mois de septembre.

M. Rose: Oui, je suis au courant.

M. MacMillan: Oui, elle a duré cinq semaines.

M. Rose: «Puis alors est survenu ce différent de travail et la grève». Mais le différent de travail a précédé la grève.

M. MacMillan: Oui.

M. Rose: Je vois.

M. MacMillan: Ce différend de travail l'a en quelque sorte concrétisé.

M. Rose: Vous voulez nous expliquer ainsi pourquoi vous n'aviez peut-être pas les revenus nécessaires pour fonctionner à plein rendement, mais dans la région du pays où je réside, ce différent du travail s'est prolongé durant six mois après la grève et il persiste encore maintenant. Je me demande si elle dure en fait encore aujourd'hui. Je me demande si vous vous en inquiétez, car à Vancouver, le CN est dans unes situation déplorable.

M. MacMillan: Oui, je sais.

M. Rose: J'aimerais alors savoir ce que vous entendez faire pour y remédier.

M. MacMillan: ici encore, il faudrait expliquer certains faits et vous êtes, je crois, au courant de ces faits.

M. Rose: Je suis au courant, monsieur, du mécontentement de votre personnel et de son roulement élevé. Vous parlez de productivité, mais je ne vois pas comment vous pourrez jamais atteindre cette productivité avec un tel roulement de main-d'œuvre.

M. MacMillan: C'est-à-dire que l'analyse que nous avons faite de cette situation—nous en avons fait une analyse poussée et nous nous sommes sérieusement préoccupés de cette question,—c'est que le problème fondamental provient du fait que la région de Vancouver est une région où les salaires sont très élevés. Voilà une des considérations.

[*Texte*]

Another one is that our yards in Vancouver basically belong to the Burlington Northern Railroad, and we are operating many sections of the yard jointly with the Burlington Northern. Their people are all paid on United States wage rates. Now that is the one thing. Another climactic condition that has arisen in the last year is that the wage rates on the B.C. Railway are now substantially higher than ours also. That comes about in the circumstances of the PGE, as it used to be called. In so far as wages were concerned it always took a standby position and stood aside their management and their men and waited for the disposition of the wage discussions with the transcontinental railways and then they applied whatever was determined and agreed to by the big system. That was changed and—you probably know—I am not too sure what the forces were but there was an increase given and then some form of arbitration followed that.

Mr. Rose: In British Columbia?

Mr. MacMillan: Yes . . .

Mr. Rose: Right . . .

Mr. MacMillan: . . . with the B.C. Railway, the result of that being . . .

Mr. Rose: I do not like to interrupt you in full flight, Mr. MacMillan, but I think what you are telling me is that there are regional differences there and that accounts for a good deal of the problems in wages.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Rose: But that does not account for the fact that there is not an equivalent problem on the CPR in the same area.

Mr. MacMillan: Well there is an equivalent problem but it is not as acute perhaps.

Mr. Rose: Have you got 150 management people following those yardmen around on the west coast?

Mr. MacMillan: . . . 150?

Mr. Rose: Yes.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Rose: How many have you?

Mr. MacMillan: We had 23 at the maximum and we have 15 now.

Mr. Rose: How much do you have to pay them? They come from out of town.

Mr. MacMillan: Well we have to pay them whatever their rates were.

Mr. Rose: They are master mechanics or whatever they are called—equivalent to that on the other roads?

Mr. MacMillan: Yes, that is right. We have to do this to get the work done.

[*Interprétation*]

Une autre c'est que nos cours appartiennent de fait à Vanvouver à la Burlington Northern Railroad, et que nous opérons dans bien des sections, dans des cours que nous possédons complètement avec la Burlington Northern. Leur personnel est rémunéré suivant les taux en vigueur aux États-Unis. Voilà la question. Une autre particularité qui s'est définie au cours de la dernière année c'est que les taux de salaires de la BC Railway sont présentement substantiellement plus élevé que les nôtres. Ceci fait partie des circonstances qui entourent la PGE, comme on l'appelait autrefois. Pour ce qui est des salaires, elle a toujours eu pour attitude d'atteindre et de se tenir à l'écart de la direction et de son personnel, attendant que la discussion de la question des salaires avec le Transcontinental Railways soit réglée pour ensuite appliquer les taux dont avaient convenu ces deux importants réseaux. Mais les choses ont changé, et comme vous le savez, sans doute, je ne suis pas tellement sûr quelles étaient les forces en jeu, mais une augmentation a été accordée, suivie d'un certain arbitrage.

M. Rose: En Colombie-Britannique?

M. MacMillan: Oui.

M. Rose: D'accord.

M. MacMillan: Avez la B.C. Railway, avec pour résultat que . . .

M. Rose: Je n'aime pas vous interrompre ainsi en plein vol, monsieur MacMillan, mais vous êtes en train de me dire en somme qu'il existe des différentiels régionaux de salaires qui expliquent en grande partie les problèmes liés à la rémunération.

M. MacMillan: Oui.

M. Rose: Mais ces problèmes n'expliquent pas pourquoi le CP n'éprouve pas les mêmes difficultés dans la même région.

M. MacMillan: Mais il l'éprouve, mais peut-être pas avec la même intensité.

M. Rose: Avez-vous un personnel de direction de quelques 150 personnes qui suivent ces hommes dans la cour sur la côte ouest?

M. MacMillan: Cent cinquante?

M. Rose: Oui.

M. MacMillan: Non.

M. Rose: Combien en avez-vous?

M. MacMillan: Nous en avons 23 au maximum et présentement, nous en avons quinze.

M. Rose: Combien vous faut-il les payer? Ils viennent de l'extérieur de la ville.

M. MacMillan: Il nous faut rémunérer suivant les taux de salaires qu'ils touchaient.

M. Rose: Ce sont des maîtres mécaniciens, ou quel que soit le nom qu'on leur donne—qui sont l'équivalent des autres qui travaillent sur les autres chemins de fer.

M. MacMillan: Oui, c'est exact. Il nous faut exécuter ce travail.

[*Text*]

Mr. Rose: And you have to put them up at a hotel . . .

Mr. MacMillan: . . . or a bunkhouse.

Mr. Rose: . . . pay their maintenance.

Mr. MacMillan: I am sure we do. Yes, I am sure we do. We are not happy with this situation.

• 1035

Mr. Rose: I have here a list of yardmen, 70 of them, experienced people that have quit. I have another long list here of carmen, another one of mechanics and another one of electricians. I cannot see how you can continue to function in the Vancouver area; you are not functioning; you are losing business to the CPR. You have stuff that cannot be unloaded and that is one of the reasons we are short of cars; it is because you have them on sidings all the way from Winnipeg west because your truckers have quit out there—large numbers of them, about one third of them—and I want to know what you are going to do about it.

We are planning a trip to the Coast, and we are trying to get to the root of this thing. It is all very well for me to sit here with one side of the story, the union side of the story, if you like, or the maverick side of the story, which is the non-union side of the story, and for you to sit here on management side. In the meantime British Columbia is suffering by these policies because there is continued harassment of the men. Morale could never be worse, and it appears that nothing that is said out there gets through to you.

Mr. MacMillan: Oh, but it does. I do not know which comes first, the chicken or the egg. You referred to the non-union men, and that is one of the problems. The national organizations normally representing the men in that area are —I do not know really what you could say about them at the moment. The BLE for example, have sent back their local charter. At least that was the condition a week or so ago. By law we deal with the Brotherhood of Locomotive Engineers in respect of engine drivers. But the Vancouver people do not accept their leadership. The UTU is in the same category. They are a local union. I do not know whether they have had their charter lifted or what it is.

Mr. Rose: They merged two locals. An American union leader from across the border merged two locals by fiat. That is what happened.

Mr. MacMillan: That is not something over which we have any control.

Mr. Rose: There is nothing mandatory about the check-off in which you are involved out there. You are not required to be part of that check-off or the Big E—BLE—or the UTU either, are you?

Mr. MacMillan: My understanding is that we are.

Mr. Rose: I would like to know where it is obligatory. I would like to see that.

Here is another problem. You are about 150 men short in track maintenance in the northern line, and you cannot get these men.

[*Interpretation*]

M. Rose: Et il vous faut les loger à l'hôtel . . .

M. MacMillan: Ou dans un de nos édifices.

M. Rose: . . . et assumer leurs frais d'entretien.

M. MacMillan: Je suis sûr que nous le faisons. Oui, je suis sûr que nous le faisons. Nous ne sommes pas enchantés de cette situation.

M. Rose: J'ai ici une liste des hommes, au nombre de 70, des hommes d'expérience qui travaillent dans la cour et qui ont quitté l'ouvrage. J'ai ici une autre longue liste d'employés, une autre de mécaniciens et une autre d'électriciens. Je ne vois pas comment vous pouvez continuer à exploiter un chemin de fer dans la région de Vancouver; vous ne fonctionnez pas, vous cédez la place au CP. Vous avez du matériel qui ne peut être déchargé et c'est l'une des raisons de notre pénurie de wagons; vous en avez trop sur les voies d'évitement, depuis Winnipeg-Ouest parce que vos camionneurs ont quitté l'ouvrage en grand nombre dans cette région, environ le tiers d'entre eux, et j'aimerais connaître les mesures que vous entendez prendre pour remédier à cette situation.

Nous projetons de faire un voyage sur la côte et nous essayons d'aller au fond de cette question. Je peux très bien venir m'asseoir ici et raconter le beau côté de l'affaire, c'est-à-dire le côté du syndicat, si vous voulez, ou que de votre côté vous rapportiez le point de vue de la direction. Mais entre-temps, la Colombie-Britannique souffre de ces politiques parce qu'on ne cesse d'y harasser les hommes. Le moral pourrait difficilement être plus bas et il semble que rien de ce qu'on peut dire là-bas ne vous atteigne.

M. MacMillan: Au contraire. Je ne sais quoi mettre de l'avant, de la poule ou de l'œuf. Vous avez parlé des non-syndiqués et c'est là une partie du problème. L'institution national qui représente normalement le personnel de cette région est, je ne sais pas exactement ce que l'on pourrait dire d'elle en ce moment. Les BLE par exemple, ont renvoyé leur charte régionale. C'était du moins la condition posée il y a environ une semaine. Suivant la loi, nous traitons avec la Fraternité des mécaniciens de locomotives pour ce qui est des mécaniciens de locomotives. Mais les gens de Vancouver n'acceptent pas leur tutelle. La UTU se trouve dans la même catégorie. C'est un syndicat régional. J'ignore si on leur a enlevé leur charte.

M. Rose: Ils ont fusionné deux locaux. Un chef syndical américain a fusionné deux locaux arbitrairement. Voilà ce qui est arrivé.

M. MacMillan: Ces faits échappent tout à fait à notre contrôle.

M. Rose: Il n'y a rien d'obligatoire à propos de cette retenue syndicale à quoi vous êtes mêlés là-bas. Vous n'êtes pas tenus de vous assujettir à cette retenue syndicale par la BLE ou par la UTU, n'est-ce pas?

M. MacMillan: J'ai cru comprendre que nous le sommes.

M. Rose: J'aimerais savoir de quelle façon c'est obligatoire. J'imerais qu'on me démontre cela.

Voici un autre problème. Vous êtes à court d'environ 150 employés pour l'entretien des voies dans la ligne du nord et vous ne pouvez obtenir cette main-d'œuvre.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is right. That is a matter of straight wages.

Mr. Rose: Sure it is. Why do you not raise them?

Mr. MacMillan: They are paid through a national labour agreement, and unless the rules have been changed—we have no right to vary the terms of employment other than through labour negotiations. Is that correct?

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian National Railways): That is general.

Mr. MacMillan: That is generally the rule.

Mr. Rose: You paid your truckers 50 cents an hour extra because of the regional rates in that area, or else you would not have had them.

Mr. Hunt: We took that up with the union.

Mr. MacMillan: That was done with the consent of the union.

Mr. Rose: So you have a problem not only of low wages, but track maintenance now and the safety provisions, and boxcars tied up all over British Columbia. I would like to know what you intend to do about it.

Mr. MacMillan: Some of these cars which you say are tied up are not tied up because of this at all, but because of our inability to unload them in the terminal.

Mr. Rose: Right.

Mr. MacMillan: That is not something for which we have to assume responsibility. As a matter of fact, we wish they would unload them because they are locking up good equipment that we need.

Mr. Rose: In other words, you want the men to abandon the uniform operating code.

Mr. MacMillan: No, we do not.

Mr. Rose: But that is what they are working to, is it not? The CTC, or the one that the CTC supports.

Mr. MacMillan: Yes. They are working under the agreement with the national organization.

Mr. Rose: And in order to move those boxcars with the efficiency and productivity you would like, they would have to work over the agreement. Is that right?

Mr. MacMillan: I do not really understand what you mean, Mr. Rose.

Mr. Rose: You used the term "under", and I would assume that what you are suggesting is that they are working under an agreement of the operating code.

Mr. MacMillan: Well, "under" is synonymous with "pursuant to" the terms of the agreement.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est exact. C'est une autre question de salaires directs.

M. Rose: Sans doute. Pourquoi ne pas les augmenter?

M. MacMillan: Ils sont rémunérés en vertu d'une convention nationale de travail et à moins que les règles aient été changées, nous n'avons aucun droit de modifier les conditions d'emploi sauf par le moyen des négociations. Est-ce exact?

M. K. E. Hunt (vice-président, opérations et entretien, Chemins de fer Nationaux du Canada): C'est général.

M. MacMillan: C'est une règle générale.

M. Rose: Vous avez donné à vos camionneurs 50c. de plus l'heure à cause des taux régionaux, autrement vous n'auriez pas pu les embaucher.

M. Hunt: Nous en avons parlé avec le syndicat.

M. MacMillan: Cette mesure a été prise avec le consentement du syndicat.

M. Rose: Vous avez donc un problème non seulement de salaires mais également d'entretien de la voie ferrée, des dispositions de sécurité et des wagons qui sont figés un peu partout dans la Colombie-Britannique. J'aimerais connaître les mesures que vous entendez prendre pour modifier cette situation.

M. MacMillan: Un certain nombre de ces wagons dont vous dites qu'ils sont figés ne le sont pas à cause de ces raisons du tout, mais plutôt parce qu'ils sont incapables de décharger leur contenu au terminus.

M. Rose: D'accord.

M. MacMillan: C'est là une chose dont, nous n'avons pas à assumer la responsabilité. De fait, nous aimerions qu'ils les déchargent parce qu'ils nous rendraient ainsi un outillage dont nous avons grand besoin.

M. Rose: En d'autres termes, vous désirez que les employés laissent de côté les règles uniformes d'exploitation.

M. MacMillan: Non, nous ne le désirons pas.

M. Rose: Mais c'est ce qu'ils essaient éventuellement de faire, n'est-ce pas? Le code de la CTC, ou un code que la CTC appuie.

M. MacMillan: Oui. Ils travaillent en vertu de l'accord intervenu avec le syndicat national.

M. Rose: Et en vue de déplacer ces wagons d'une manière équitable et productive, comme vous voudriez le faire, il leur faudrait ne pas travailler en vertu de cet accord. N'est-ce pas?

M. MacMillan: Je ne saisis pas ce que vous voulez dire, monsieur Rose.

M. Rose: Vous avez utilisé le terme «en vertu» et je présume que vous entendez par là qu'ils travaillent en vertu du code d'exploitation qu'ils ont accepté.

M. MacMillan: «En vertu» est synonyme ici de «selon», les mots mêmes de la convention.

[*Text*]

Mr. Rose: I see. Thank you.

The Chairman: Mr. Rose, your time has expired. Mr. Mazankowski.

Mr. Whicher: On a point of order, Mr. Chairman. What wages do they pay? Mr. Rose suggested they were not getting enough. What have you offered these people?

Mr. MacMillan: We pay them the same wages provided for in the agreement.

Mr. Whicher: What would that be, roughly?

Mr. MacMillan: It would depend on the category, Mr. Whicher. They are the wages really which Parliament passed in September.

Mr. Whicher: Maybe some of these fellows would rather draw unemployment insurance.

Mr. MacMillan: No. They leave our place and get other jobs. That is what they do.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

• 1040

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman, I, too, would like to join the other members who have indicated their pleasure in having the President of the CNR and his colleagues with us here today. I can assure the President that we on this side of the Committee table at least did everything in our power to get an invitation to have you before this very distinguished and august Committee and we welcome very much the statement you have made.

I want to get into the subject matter dealt with on page 4 of providing adequate rolling stock and railway freight equipment. You indicated that you were working very hard to overcome the backlog in demands for sufficient boxcars to move products, particularly grain and lumber in western Canada, and you indicated that your problems had been considerably aggravated by a strike. However, insufficient rolling stock or the fact that we are not utilizing to its maximum the equipment we do have seems to me to be a chronic problem from year to year. Could you give the Committee an outline of the present situation with respect to rolling stock, what increases you have had in rolling stock over the past two, three or four years, what your projections are for the future and what are you doing to alleviate this particular problem on a long-term basis, so that each year we will not have to stand up in the House of Commons and raise hell with the Minister hoping that he will use his power and good office to influence you to provide sufficient equipment to move our products.

Mr. MacMillan: The first part of your question dealt with the present shortage and the reasons for it. We have to divide it into categories. I will start on the West Coast, for example. One of our most pressing problems has been to try to find equipment for the lumber being manufactured on the West Coast. We go about forecasting equipment requirements for succeeding years by talking with the industry and using that as an example, discussions took place over a year ago with the B.C. lumber producers, and from those discussions we learned that they anticipated an upsurge in business in 1973 either of 5 per cent or 6 per cent—I am thumbing through my papers now to see if I can lay my fingers on it. That is what it was, and bearing that in mind and bearing in mind the essentiality of moving this product, we ordered equipment for that specific purpose. Car orders were placed in Canada for bulkhead

[*Interpretation*]

M. Rose: Je vois. Merci.

Le président: Monsieur Rose, votre délai est expiré. Monsieur Mazankowski.

M. Whicher: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Quels salaires versent-ils? M. Rose a suggéré qu'ils ne touchaient pas assez. Qu'avez-vous offert à ces employés?

M. MacMillan: Nous leur versons les salaires prévus à la convention.

M. Whicher: Qui sont à peu près?

M. MacMillan: Tout dépend de la catégorie, monsieur Whicher. Ce sont les salaires que le Parlement a approuvés en septembre dernier.

M. Whicher: Peut-être que certains de ces employés aimeraient mieux toucher des prestations d'assurance-chômage.

M. MacMillan: Non. Ils nous laissent pour prendre un autre emploi. Voilà ce qu'ils font.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je voudrais, moi aussi, me joindre aux autres députés qui sont heureux de voir ici aujourd'hui le président du CN et ses collègues. Je puis assurer au président que nous, de ce côte-ci de la table, avons au moins fait l'impossible pour que vous soyez invité devant ce très distigué comité et nous sommes très heureux de la déclaration que vous avez faite.

Je veux en venir à la question dont on parle à la page 4, fournir suffisamment de wagons et d'équipement de transport ferroviaire. Vous avez dit travailler beaucoup en vue d'obtenir un nombre suffisant de wagons pour le transport des produits, surtout les céréales et le bois de construction dans l'Ouest canadien et vous avez dit que la grève avait considérablement aggravé votre problème. Cependant, le nombre insuffisant de wagons ou le fait que nous n'utilisons pas au maximum l'équipement dont nous disposons me semble être un problème chronique, année après année. Pourriez-vous faire devant le Comité un exposé de la situation actuelle en ce qui a trait aux wagons, parler des augmentations de matériel roulant depuis 2, 3 ou 4 ans, de vos prévisions pour l'avenir et de vos initiatives actuelles pour régler ce problème particulier à long terme afin que chaque année, nous ne soyons pas obligés de nous lever à la Chambre des communes et de nous disputer avec le ministre dans l'espoir qu'il utilisera son autorité et ses bons offices pour vous inciter à fournir un équipement suffisant pour le transport de nos produits.

M. MacMillan: La première partie de votre question traitait de l'insuffisance actuelle et de ses raisons. Nous devons les diviser en catégories. Je commencerai par la côte ouest, par exemple. L'un de nos problèmes les plus urgents a été d'essayer de trouver de l'équipement pour le bois de construction produit dans l'Ouest. Nous prévoyons les besoins en matière d'équipement pour les années ultérieures grâce à des entretiens avec l'industrie et, par exemple, nous nous sommes entretenus il y a un plus d'un an déjà avec les producteurs de bois de construction de la Colombie-Britannique. Nous avons appris alors qu'ils prévoyaient une augmentation de 5 ou 6 p. 100 de leur chiffre d'affaire en 1973. Je feuillette mes documents maintenant pour voir si je peux le trouver. Voilà ce qui en était, et en tenant compte du fait qu'il est indispensable d'acheminer ce produit, nous avons commandé de l'équipement à cette

[*Texte*]

flats and wide-door cars, looking to their being delivered in time for this movement.

Now, what actually happened was that when the year turned, we found and the industry found to its very great surprise, that the demand for lumber was vastly greater than had been anticipated and so the beginning of the crisis for equipment for lumber developed in spite of the forecasts of the industry and we were all short, we were all in great difficulty. At that time, we were able to provide more equipment for lumber than normally because as you will remember the grain movement in western Canada on our line in the spring of the year very, very considerably declined, basically because the farmers were not delivering. So we were able to put more cars into the lumber business in the spring months than before, and that was the basic reason.

Now then, as time went on, the car plant that was to build these cars went on strike for three or four months with the result that we did not get the cars. We have not received them yet, and we are not going to receive the last of them until next spring, February or March. When we got to the month of August the general traffic volume grew very materially, particularly the grain movement. Then we went, of course, into the strike period and during the strike period, with the rotating strikes, one of the phenomenon was that when we put equipment into a part of the country which was working it was invariably loaded and then we moved it through to the border of the area where the strike was prevailing for that day or two days, got it to the boundary and then, when the strike was moved to another section of the country, we moved this equipment across the area where the strike had been, and so on and so on. The whole distribution pattern was destroyed and a very artificial one was created. The consequences of all that was that when the strike finally hit a very large percentage of our equipment was under load and we had some very unusual situations. We had situations in which traffic destined to a given plant for further processing, for consumption or for distribution was there in a volume very much greater than their capability, their ability to handle it. There was one concern in Toronto where they had 115 loaded cars on hand, and I think their digestion capability was 12 a week. So, there was over 10 weeks of traffic there. I have another plant in mind where they use 9 or 10 cars of a commodity in a week and they had over 90 cars, so we got terribly out of whack and it has taken us a long time to go through this digestive process.

• 1045

Meanwhile the wheat demand increased materially and the potash demand increased materially, which was unusual for that time of year. Those cars normally would not have been required to move potash and they could have been diverted into these other things. So it was and so it is. As I said, lumber is still enormously high, and it has affected the whole pattern.

I have given you the causes. The remedies, and what we have done, is to reduce our car cycles. I should also have reminded you that a great deal of the lumber traffic is destined to the United States. It crosses the border and we lose control of it and we do not get the cars back until they produce them at the border. We have had periods when the car cycles were up to 40 or 45 days. Fortunately we now have it down in the vicinity of 35 days, and we have done

[*Interprétation*]

fin précise. On a commandé au Canada des wagons plats et des wagons à porte large, espérant qu'ils seraient livrés à temps pour effectuer ce transport.

Maintenant, à la fin de l'année, nous avons découvert et l'industrie a découvert à sa grande surprise que la demande de bois de construction était beaucoup plus forte que prévue et ce fut le début de la crise d'équipement en dépit des prévisions de l'industrie. Nous étions tous à court et nous avions beaucoup d'ennuis. A l'époque, nous avons pu fournir plus d'équipement qu'en temps normal parce que vous vous souviendrez que l'acheminement des céréales dans l'Ouest sur nos lignes au printemps de l'année a été beaucoup important, principalement parce que les agriculteurs ni livraient presque rien. Nous avons donc pu utiliser un plus grand nombre de wagons pour le transport du bois de construction au printemps qu'auparavant et voilà la première raison.

Maintenant, avec le temps, l'usine qui devait fabriquer ces wagons a fait la grève pendant 3 ou 4 mois. Conséquemment, nous n'avons pas reçu les wagons. Nous ne les avons pas encore reçus et nous devons encore attendre jusqu'au printemps prochain, soit en février ou en mars. Au mois d'août, le volume du transport général a accusé une hausse considérable, surtout le transport des céréales. Naturellement, ce fut ensuite la grève et pendant la grève, avec les grèves tournantes, on a vu le phénomène suivant: lorsque l'équipement se trouvait dans une partie du pays où on travaillait, le chargement se faisait invariablement et ensuite, nous l'acheminions jusqu'à la frontière de la région où on faisait la grève pour un jour ou deux, puis, lorsque la grève atteignait une autre zone du pays, nous transportions cet équipement dans la région où on faisait la grève auparavant, et ainsi de suite. Le réseau de distribution était détruit et on en a créé un autre très artificiel, celui-là. Par conséquent, lorsqu'il y a finalement eu grève, un important pourcentage de notre équipement était chargé et nous avons eu des situations inhabituelles. Par exemple, les produits destinés à une usine donnée pour une autre transformation, ceux qu'on destinait à la consommatiin ou à la distribution, excédaient de beaucoup en volume la capacité de traitement. Dans une entreprise à Toronto, où on avait 115 wagons chargés, et que la capacité de traitement est je crois d'environ 12 par semaine, on a eu la marchandise pendant plus de 10 semaines. Je pense à une autre usine où on utilise environ 9 ou 10 wagons par semaine, et où il y en avait alors 90. Nous avons eu des ennuis terribles et il a fallu beaucoup de temps avant de pouvoir stabiliser la situation.

Entre temps, la demande de blé et de potasse a augmenté considérablement, ce qui était inhabituel pour ce temps de l'année. En temps normal, on aurait pas autant besoin de ces wagons pour transporter la potasse, et on aurait pu les diriger ailleurs. Il en était ainsi et il en est encore ainsi. Comme je l'ai dit, le bois de construction a encore une grande priorité il a eu des répercussions sur tout le réseau.

Je vous ai donné les causes. Pour remédier au problème, nous avons réduit nos cycles de wagons. J'aurais dû aussi vous rappeler qu'une grande partie du bois de construction est destinée aux États-Unis. Il traverse la frontière et nous n'exerçons plus aucun contrôle. Nous ne recevons les wagons que lorsqu'ils reviennent à la frontière. A un moment donné, les cycles de wagons atteignaient de 40 à 45 jours. Heureusement, il est maintenant revenu à 35 jours

[*Text*]

this by pressure and constant prodding, but it takes an awful lot of our rolling stock and that is far from good.

We have combed the United States from coast to coast trying to find equipment to rent. We have accelerated the repair of what we call "bad-order cars". These are cars which every day go out of service at line points, and generally minor repairs are required. They now constitute somewhere in the vicinity of 2 per cent of the fleet, which I think is overwhelmingly the lowest bad order ratio in North America. Our cars at the back shops are down to a minimum, about 4 per cent. We have instituted programs to rehabilitate cars that in the normal commercial environment we would not because it is not economical for us to do so, but we have to get cars and get them anywhere we can find them. We now have a program for the rehabilitation of several hundred cars—I have forgotten the exact number—that were in fact retired. We cannot buy equipment. All we can do is place orders and they will not be fulfilled for another 12 months. You cannot buy equipment in the United States; they are back ordered for about two years.

Mr. Mazankowski: In your 1972 Annual Report you stated:

> The Company acquired a total of 2,423 freight cars during 1972, . . .

Could you indicate how many you anticipate acquiring in 1973?

• 1050

Mr. MacMillan: Thirty-three hundred.

Mr. Mazankowski: How many were taken out of service in 1973 and in 1972?

Mr. MacMillan: The estimate of retirements would be 2,500 for the year.

Mr. Mazankowski: So you really have a net gain of 800 this year.

Mr. MacMillan: No, you have to be a little broader than that. The cars which are retired in the normal course are all old cars and small cars, and the cars we are talking about here are big cars. So there is a capability very much greater than the numerical difference.

Mr. Mazankowski: Where do the hopper cars fit into this that were provided for by the government of Canada? What sort of arrangements do you have with the government concerning the operation of these?

Mr. MacMillan: We operate 2,000 hopper cars.

Mr. Mazankowski: You have access to 2,000?

Mr. MacMillan: No, we do not. The 2,000 cars were divided on the basis of 46 per cent to us and 54 to them. The consequences are that the Canadian Pacific got about 150 more of these than we did. I can give you those exact figures if you would like, but this is in broad figures. They are all in the grain trade, so one of the problems going from that is that at the moment we are moving appreciably more grain than the CPR and have since the beginning of the crop year.

[*Interpretation*]

environ. Nous y sommes parvenus en exerçant des pressions constantes, mais cela prend un grand nombre de nos wagons et c'est loin d'être l'idéal.

Nous avons parcouru les États-Unis d'un océan à l'autre pour essayer de louer de l'équipement. Nous avons accélérer la réparation des wagons en mauvais état. Il s'agit de wagons qui deviennent hors d'état de servir chaque jour aux aiguillages et en général, il faut des réparations mineures. Ils représentent environ 2 p. 100 de la flotte, c'est-à-dire la proportion nettement la plus basse de wagons en mauvais état en Amérique du Nord. Nous avons maintenant un minimum soit 4 p. 100 de nos wagons, aux ateliers. Nous avons institué des programmes pour remettre en état des wagons que nous ne toucherions pas dans des criconstance commerciales normales parce que ce n'est pas économique, mais nous avons dû obtenir des wagons où nous pouvions les trouver. Nous avons maintenant un programme de remise en état de plusieurs centaines de wagons—j'oublie le chiffre exact—qui avaient été retirés de la circultation. Nous ne pouvons pas acheter d'équipement. Nous pouvons simplement commander et nous n'obtiendrons rien avant douze mois. Il est impossible d'acheter de l'équipement aux États-Unis; ils ont des commandes pour environ deux ans.

M. Mazankowski: En 1972, dans votre rapport annuel, vous dites:

> La Compagnie a acquis au total, 2,423 wagons de transport en 1972 . . .

Pourriez-vous nous dire combien vous prévoyez en obtenir en 1973?

M. MacMillan: Trois mille trois cent.

M. Mazankowski: Combien de wagons ont été retirés du service en 1973 et en 1972?

M. MacMillan: Pour cette année le nombre des retraits a été estimé à 2,500.

M. Mazankowski: Donc cette année vous avez réellement un gain net de 800.

M. MacMillan: Non, vous devez considérer cette question sous un aspect plus général. Les wagons mis hors de service durant l'exploitation normale sont de petits et de vieux wagons, ceux dont nous parlons sont grands. Il y a donc un potentiel beaucoup plus important que la différence numérique.

M. Mazankowski: Où les wagons-trémies fournis par le gouvernement fédéral entrent-ils en ligne de compte? Quel genre d'entente avez-vous conclue avec le gouvernement au sujet de leur utilisation?

M. MacMillan: Nous utilisons 2,000 wagons-trémies.

M. Mazankowski: Deux mille wagons-trémies vous ont été fournis?

M. MacMillan: Non. Les 2,000 wagons ont été répartis entre nos deux compagnies, nous en avons obtenu 46 p. 100 et elle en a obtenu 54 p. 100. Il en résulte que le Canadien Pacifique a reçu environ 150 wagons de plus que nous. Je peux vous donner les chiffres exacts si vous le désirez, mais ceux-ci sont des chiffres approximatifs. Ils sont tous utilisés dans le transport des grains, ainsi un des problèmes qui en résulte c'est qu'actuellement nous transportons une beaucoup plus grande quantité de grains que le Canadien Pacifique et nous l'avons fait depuis le début de la campagne agricole.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What lease arrangements or arrangements do you have with the federal government on the use of these cars, and does this establish a precedent which you as a company hopefully will consider would be continued, and is that one of the reasons why it would appear that you seem to be rather stingy in the acquisition of sufficient rolling stock? Do you anticipate that the federal government will bail you out in the supplying of sufficient rolling stock in future years? I do not know whether we can have elections that often.

Mr. MacMillan: I do not think it would be realistic to expect that the government could bail us out in so far as equipment was concerned.

I should correct a figure I gave you. The orders in 1973 were 4,573 cars. I am sorry.

Mr. Mazankowski: How many have you received to date and how many do you anticipate receiving?

Mr. MacMillan: We hope to get 3,465.

Mr. Mazankowski: How many have you received to date?

Mr. Hunt: About 3,000.

Mr. Mazankowski: So you have almost had your order. You have almost received your anticipated . . .

Mr. Hunt: Of what we expect this year, yes.

Mr. MacMillan: I am reminded that I gave you the wrong percentage forecast of lumber. It was 14 per cent. I beg your pardon.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. Mazankowski: Mr. MacMillan has not answered my last question. I asked him what arrangements the CNR has with the federal government in connection with the hopper cars that have been supplied. Is there a lease arrangement?

Mr. MacMillan: There is an arrangement between the two railways on the one hand and the government on the other hand, but I really cannot give details. We do not know the details.

Mr. Mazankowski: Well, are you just using them and paying nothing for the use of them?

Mr. MacMillan: At this moment that might be so, but the arrangement will be retroactive. There is no question about that.

Mr. Mazankowski: Are there discussions going on?

Mr. MacMillan: Oh, yes, and they have been going on since before the cars were delivered.

Mr. Mazankowski: But in effect the government said, "Here are 2,000 hopper cars; use them for the movement of grain and we will discuss the terms later." Is that right?

Mr. MacMillan: No, they did not want to do that. One of the railways was prepared to put the cars into service without the finalization of the agreement; the other one was not. I would prefer not to be more specific than that. The important part was to move the grain. The cars were there and they were put in. The fact that the deal has not been finalized I do not think is really of too great significance because there are arrangements, proposals, counter proposals and a multitude of things going on all the time.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Quel bail ou quelles ententes avez-vous conclu avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne l'utilisation de ces wagons, et cela établit-il un précédent que votre compagnie espère voir continuer et est-ce une des raisons pour lesquelles vous semblez plutôt réticent à faire l'acquisition d'un matériel roulant suffisant? Envisagez-vous que le gouvernement fédéral viendra à votre aide en vous fournissant à l'avenir un matériel roulant suffisant? Je ne sais pas si nous pouvons avoir des élections aussi souvent.

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'il serait réaliste de s'attendre à ce que le gouvernement vienne à notre aide en ce qui concerne le matériel.

Je devrais rectifier un chiffre que je vous ai donné. Les commandes en 1973 étaient de 4,573 wagons. Je m'en excuse.

M. Mazankowski: Combien de wagons avez-vous reçus jusqu'à ce jour et combien envisagez-vous de recevoir?

M. MacMillan: Nous espérons en recevoir 3,465.

M. Mazankowski: Combien en avez-vous reçus jusqu'à ce jour?

M. Hunt: Environ 3,000.

M. Mazankowski: Ainsi vous avez presque obtenu votre commande. Vous avez presque reçu votre . . .

M. Hunt: De ce que nous espérions obtenir cette année, oui.

M. MacMillan: On me rappelle que je vous ai donné un pourcentage inexact en ce qui concerne la prévision relative au bois d'œuvre. Il s'agissait de 14 p. 100. Je m'en excuse.

Le président: Monsieur McRae.

M. Mazankowski: M. MacMillan n'a pas répondu à ma dernière question. Je lui ai demandé quelles ententes le Canadien National a conclues avec le gouvernement fédéral en ce qui concerne les wagons-trémies qui lui ont été fournis. S'agit-il d'un bail?

M. MacMillan: Il existe une entente entre les deux compagnies de chemins de fer d'un côté et le gouvernement de l'autre, mais je ne peux réellement pas vous donner les détails. Nous ne les connaissons pas.

M. Mazankowski: Les utilisez-vous gratuitement?

M. MacMillan: Actuellement c'est peut-être le cas, mais l'entente sera rétroactive. Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. Mazankowski: Y a-t-il des discussions en cours?

M. MacMillan: Oh, oui, et elles se sont poursuivies même avant que les wagons n'aient été livrés.

M. Mazankowski: Donc en fait le gouvernement a déclaré: «Voici 2,000 wagons-trémies, utilisez-les pour le transport des grains et nous discuterons les conditions ultérieurement.» Est-ce exact?

M. MacMillan: Non, ce n'est pas ce qu'ils ont voulu faire. L'une des compagnies de chemins de fer était disposée à mettre les wagons en service sans que l'accord ait été définitivement conclu, l'autre ne le voulait pas. Je préférerais ne pas donner plus de précisions que cela. Ce qui importait c'était de transporter le grain. Les wagons étaient disponibles et ils ont été utilisés. Le fait que l'accord n'ait pas été définitivement conclu, à mon avis ce n'est pas très important, parce qu'il y a des ententes, des propo-

[*Text*]

In other words, there is always a way in which the money can be collected.

Mr. Mazankowski: With all respect, Mr. President, I believe the matter of 2,000 hopper cars is of great significance to CNR, to the Government of Canada and, indeed, to the people of Canada.

Mr. MacMillan: Indeed.

• 1055

Mr. Mazankowski: And I am surprised that you would suggest that you are not in a position to go into the details. Unfortunately, we get the same answer from government spokesmen as well.

I think, if we are going to have an opportunity to air all the operations of CNR as they relate to the government and to the matter of providing adequate transportation, that these questions should be answered. I would hope that we may be able to get an answer in this because I think it reflects a direction in which we may be moving in this country, insofar as the further supplying of rolling stock for the railways is concerned.

Mr. MacMillan: It might be. There have been all kinds of suggestions; one is that the government take over the rights of way.

Mr. Mazankowski: I have one more question.

Mr. Chairman: Mr. Mazankowski, I am sorry but you will have to wait until this afternoon. The Chair has been more than lenient with you.

Mr. Mazankowski: I realize that but the answers have been very long. I just want to ask one more question.

The Chairman: Your questions have been too long. I will come back to you this afternoon.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would also like to . . .

Mr. Mazankowski: When he comes up for election again, we will certainly take that into consideration.

The Chairman: I shall not be blackmailed by you or anybody else in this Committee. Anyway, I do not particularly like the job.

Mr. McRae.

Mr. McRae: I should also like to serve notice that I would need at least a second and possibly a third round today because there are a number of things I would like to ask about.

The Chairman: I will put your name down.

An hon. Member: Put my name down, too, please.

Mr. McRae: I welcome Mr. MacMillan here today. There is only one person whom I would rather more see here today and that person is the president of the other railway, because I always feel that the current wisdom in this country that says that the CP calls the tune and the CN follows is something I think we should be looking at.

[*Interpretation*]

sitions, des contrepropositions et une multitude de choses qui se passent tout le temps. Autrement dit, il y a toujours moyen de percevoir cet argent.

M. Mazankowski: En toute déférence, monsieur le président, je pense que la question de 2,000 wagons trémies est très importante pour le Canadien National, le gouvernement du Canada et assurément, les Canadiens.

M. MacMillan: Assurément.

M. Mazankowski: Je suis surpris que vous puissiez déclarer que vous n'êtes pas en mesure d'entrer dans les détails. Malheureusement, les porte-paroles du gouvernement nous donnent la même réponse.

Je pense que si on doit nous donner la possibilité d'examiner toutes les opérations du Canadien National dans la mesure où elles se rapportent au gouvernement et à un transport satisfaisant, on devrait répondre à ces questions. J'espère qu'on pourra nous donner une réponse à ce sujet, parce que cela reflète une certaine tendance qui se manifeste au Canada en ce qui concerne notre fourniture de matériel roulant aux compagnies de chemins de fer.

M. MacMillan: C'est possible. Toutes sortes de propositions ont été formulées, notamment que le gouvernement prenne en charge les voies ferrées.

M. Mazankowski: Je désire poser une autre question.

Le président: Monsieur Mazankowski, je m'excuse mais vous devrez attendre jusqu'à cet après-midi. J'ai déjà fait preuve de beaucoup d'indulgence à votre égard.

M. Mazankowski: Je m'en rend compte mais les réponses étaient très longues. Je veux simplement poser une autre question.

Le président: Vos questions étaient trop longues. Je vous donnerai la parole cet après-midi.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. je voudrais également . . .

M. Mazankowski: Lorsqu'il posera sa candidature à la présidence du Comité, j'en tiendrai compte.

Le président: Je ne me laisserai pas influencer par du chantage, que vous le fassiez ou tout autre membre du Comité. De toute façon, la présidence du Comité ne m'intéresse pas particulièrement.

Monsieur McRae.

M. McRae: Je voudrais également donner avis que j'aurais besoin au moins d'un second et probablement d'un troisième tour aujourd'hui parce qu'il y a un certain nombre de choses dont je voudrais m'enquérir.

Le président: J'inscrirai votre nom.

Une voix: Inscrivez mon nom également s'il vous plaît.

M. McRae: Je souhaite la bienvenue à M. MacMillan parmi nous aujourd'hui. Il y a une seule personne que j'aimerais également voir parmi nous aujourd'hui, à savoir le président de l'autre compagnie de chemins de fer, parce que j'ai toujours eu le sentiment que nous devrions vérifier le bien-fondé de l'opinion selon laquelle le Canadien Pacifique prend l'initiative et le Canadien National le suit.

[*Texte*]

However, what I would like to get at in the first round has to do with a feeling that I have about the railway systems in Canada, that there is a lack of aggressiveness in terms of railroads. I do not think there is a lack of aggressiveness in terms of other subsidiary areas and I do not object to this. I think this is quite satisfactory.

In terms of railroads, I think there is a kind of holding back. This, I think, is to be deplored, and I would like to relate this particularly to four or five things that I see happening or have not happened.

One of them has to do with the whole notion of energy shortages and so on. It seems to me that from the point of view of freight-per-ton-mile or that of passenger-mile the fuel efficiency of railroads as opposed to flying is much greater. I have seen a ratio of six to one in terms of, say, up and loading, fast passenger-mile per train, as opposed to that of flying. I do not know whether that is true or not. Have you figures relating to fuel efficiency?

Mr. MacMillan: I think it is a great deal more than that.

Mr. McRae: Do you have a specific figure there?

Mr. Hunt: I can give you one specific figure that we have been using. On the question of a ton-mile in group service, it is six-to-one on rail versus trucks, in terms of the efficiency of fuel usage.

Mr. McRae: Six-to-one on rail versus trucks. Then, versus air, it would be much higher than that?

Mr. Hunt: Yes.

• 1100

Mr. McRae: I am concerned when I see the government involved in things like STOL aircraft, between here and Montreal. It seems to me that the lifting of 20 or 30 people, 6,000 to 8,000 feet, and bringing them back down again is vastly more inefficient in terms of fuel consumption than rail transportation would be.

The objection I have is that you people have not really done the kind of studies—and I know you have done a little bit of it—that have to be done to develop a rapid transportation system. It seems to me that the journey between here and Montreal should be done in an hour. It is ridiculous to spend all that money on STOL aircraft or anything else when we are moving into a whole new kind of energy ball game and I think we are. I do not think there is any question about this, which would seem to me to indicate that there is a much much greater need for rail service both at the passenger end and at the freight end. If the six to one ratio, and that I think is a very important ratio in terms of fuel useage, between 10 miles on a railroad and a truck is true, then damn it all, this is one of those areas where tremendous fuel consumption can occur. I would like to have some comments on that.

Mr. MacMillan: There are two points you raised; one is the economies of rail transport of passengers as opposed to others. I think your point is very well taken and we do, as you know, run good passenger service from Montreal to Ottawa. We cannot do it in an hour. It is not a question of our inability as much as it is the fact that in this country we do not have too many or nearly enough grade separations and the consequences are that we have to go over

[*Interprétation*]

Toutefois, ce que je voudrais éclaircir au premier tour a trait aux sentiments que j'éprouve au sujet des chemins de fer du Canada qu'il y a un manque de dynamisme en ce qui concerne l'expansion des voies ferrées. Je ne pense pas qu'il y ait un manque de dynamisme dans d'autres domaines connexes et je n'ai pas d'objections à cet égard. Je pense que c'est tout à fait satisfaisant.

Mais en ce qui concerne les voies ferrées, je pense qu'on manifeste une certaine réserve. Et à mon avis c'est à déplorer, et je voudrais en parler en fonction de quatre ou cinq faits que je vois se produire ou qui ne se sont pas produits.

L'un d'entre eux a trait à la pénurie d'énergie. Il me semble qu'en ce qui concerne le nombre de tonnes de marchandises transportées par mille ou le nombre de passagers au mille; par opposition aux avions, les trains consomment beaucoup moins de carburant. Compte tenu du nombre de passagers et du nombre de milles, la consommation est, paraît-il, six fois plus élevée pour un train rapide que pour un avion. Je ne sais pas si c'est vrai. Avez-vous des statistiques relatives à la consommation de carburant?

M. MacMillan: Je pense que c'est beaucoup plus élevé que cela.

M. McRae: Avez-vous un chiffre précis à ce sujet?

M. Hunt: Je peux vous communiquer un chiffre précis que nous avons utilisé. En ce qui concerne le service collectif et du tonnage par mille, la consommation de carburant est six fois plus élevée pour le chemin de fer que pour les camions.

M. McRae: Six fois plus pour les chemins de fer que pour les camions. Donc par opposition à l'avion, le rapport devrait être plus élevé que cela?

M. Hunt: Oui.

M. McRae: Je m'inquiète lorsque je vois le gouvernement organiser une ligne d'ADAC entre Ottawa et Montréal. Il me semble que transporter 20 ou 30 personnes à 6,000 ou 8,000 pieds d'altitude coûte beaucoup plus cher en carburant que de les transporter par le train.

Mon objection est que vous n'avez pas réellement effectué d'études; je sais que vous en avez effectué une petite partie, nécessaire pour organiser un système de transport rapide. Il me semble que l'on devrait couvrir le trajet entre Ottawa et Montréal en une heure. Il semble ridicule de dépenser tout cet argent sur des appareils à décollage et à atterrissage sur courte distance notamment alors que nous nous dirigeons vers un tout nouveau concept de l'énergie. Selon moi, cela semble indiquer que nous aurons un besoin beaucoup plus grand des services ferroviaires, tant pour les passagers que pour les marchandises. Si sur une distance de 10 milles un camion consomme six fois plus de carburant, la consommation est très importante à mon avis. J'aimerais que l'on fasse quelques observations à ce sujet.

M. MacMillan: Vous avez soulevé deux questions; l'une est celle des économies que représente le transport ferroviaire des passagers par opposition aux autres. Cet argument est accepté et comme vous le savez, nous dirigeons un bon service de passagers entre Montréal et Ottawa. On ne peut le faire en une heure. Ce fait n'est pas attribuable à notre incapacité mais bien au fait que dans ce pays il n'y a pas suffisamment de superposition des passages, ce qui

[*Text*]

these crossings at level. There are speed restrictions imposed in respect of that and we cannot exceed the predetermined speed limitation imposed by the CTC at the level crossing which is related to the bonding of the signals and other matters and also to the danger that ensues if we are running too fast and have the possibility of a level crossing accident, because it does two things: one, it is going to be catastrophic for anything we hit, and also the placing of the train in emergency is very frequently very dangerous for the people on the train. Certainly it is dangerous for the men in the cab. If we had a right-of-way such as the Japanese have, between Tokyo and Osaka, where they have a very long stretch of track with no level crossings—they have engineered out the hills and the curves—then the conventional trains that we have now could do a very much better job than they are able to do because of the limitations of which I spoke. In the fullness of time in this country, I think we will get to that. There will be predetermined corridors and on those the mass intercity movement will be performed. We can outperform an airplane and we do it, not every trip, every train, but if you take from downtown to airport and then the delays and the flying time and the in-town again . . .

Mr. McRae: We are sort of on the same wave length, but I still think there is a total lack of aggressiveness. For instance, Pickering airport, which in my opinion in this day and age is a monster, given the kind of fuel situation we are going to run into and given all kinds of things, I cannot understand why the CNR has not come out with an alternative situation and said, you can run a rail service down the middle of the Macdonald-Carter—or whatever you wanted, but run fast rail service, three hours or three and a half hours from Toronto to Montreal from downtown to downtown.

There are two things you do not do. One of them is that. The other thing that you do not do is you do not have particularly good trains. I know that there has been some upgrading and I will not be too hard on this, but really speaking, the kind of service you get on airlines, the kind of hostesses, the whole flim-flam that goes with it is not the same thing as when you ride on the train from here to—unless you have that one car which you have which is excellent between here and Toronto, but it is not the same kind of service. It does not look to me like anybody really wants to do the kind of service. I think it is incumbent upon the railways to start being really aggressive in this direction.

Mr. MacMillan: This is what we have been trying to do with the Turbo train.

We had hostesses on the train and it ran in four hours. It is under test right now and is running in four hours and 12 minutes.

Mr. McRae: When one considers the kind of investment that has gone into the development of air service, of air traffic, in this country, as opposed to the kind of investments that develop into rapid ground transportation systems, they just do not relate.

[*Interpretation*]

signifie que nous devons traverser les passages à niveau. Il existe des limites de vitesse à cet égard et nous ne pouvons dépasser lles limites prédéterminées qu'a imposées la CTC aux passages à niveau, car cette limite est reliée aux signaux et à d'autres questions et aussi au danger que comporterait une trop grande vitesse, par exemple la possibilité de causer un accident à un passage, ce qui pourrait avoir deux conséquences: ce serait désastreux pour tout ce qui entrerait en collision avec nous et ce pourrait être également très dangereux pour les passagers du train. C'est également dangereux pour ceux qui se trouvent dans la locomotive. Si nous jouissions de la priorité de circulation tout comme les Japonais l'ont entre Tokyo et Osaka, où la voie se déroule sur une grande étendue sans qu'il y ait de passages à niveau—ils se sont défait des collines et des courbes—alors les trains conventionnels dont nous disposons actuellement pourraient accomplir un travail supérieur à celui que l'on fait actuellement, comportant les restrictions dont j'ai parlé. Quand les temps seront révolus dans ce pays, nous y parviendrons. Il y aura des corridors prédéterminés dans lesquels se dérouleront de grands déplacements entre les villes. Nous pouvons surpasser un aéronef et nous le faisons, pas chaque voyage, ni chaque train, mais si vous calculez le temps du trajet entre le centre ville et l'aéroport et ensuite les délais et le vol et ensuite le trajet vers le centre ville . . .

M. McRae: Nous sommes à peu près sur la même longueur d'ondes, mais toujours l'impression qu'il y a un manque absolu d'agressivité. Par exemple, l'aéroport de Pickering, qui selon moi à cette époque constitue un monstre étant donné le genre de situation auquelle nous devrons faire face en ce qui concerne l'essence, je ne puis comprendre pourquoi les chemins de fer du Canadian National n'ont pas présenté une alternative en disant: On pourrait établir un service ferroviaire rapide qui pourrait relier en 3 heures ou 3 heures et demie le centre ville de Toronto à celui de Montréal.

Il y a deux choses que l'on néglige. La première est celle dont je viens de parler et la seconde est le fait que les trains ne sont pas particulièrement adéquats. Je sais qu'il y a eu des améliorations et je ne serai donc pas trop dur, mais en réalité, le genre de services qu'offrent les compagnies de transport aérien, le genre d'hôtesses, et tout ce qui s'y rattache n'est pas exactement le même que dans les trains d'ici à moins que l'on voyage par l'unique wagon excellent qui relie Ottawa et Toronto, mais ce n'est quand même pas le même genre de service. Il me semble qu'il n'y ait vraiment personne qui veuille offrir ce genre de service. Je crois qu'il incombe aux compagnies de chemins de fer de devenir agressif dans ce domaine.

M. MacMillan: C'est ce que nous avons essayé de faire avec le Turbo train.

Il y avait des hôtesses à bord et le trajet se faisait en 4 heures. Il subit actuellement des épreuves et fait le parcours en 4 heures 12 minutes.

M. McRae: Lorsque l'on songe au genre d'investissements qui ont été faits en vue de l'expansion du service aérien et de la circulation aérienne dans ce pays, par opposition au genre d'investissements à l'intention des systèmes de transport terrestre, on peut constater la différence.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. McRae: I think that we have to begin starting having them relate. This is the point that I am trying to make.

Mr. MacMillan: This is probably more the responsibility of Parliament than it is of the railways.

• 1105

Mr. McRae: I realize that; I do not blame the CNR nor the CPR. I especially do not blame the CNR about it particularly, but I think it is the kind of aggressiveness we have to engender in our railroads.

I was very disappointed, for instance, in the lack of real substantial interest in a rail alternative to an oil pipeline; over the years, you were given $1.5 million to have a look at that alternative. It seems to me that this could be a very, very good thing to really look at. If the railroads were as aggressive as the pipelines, or if you were not in the pipeline business but only in the railroad business, you would be really spending some research funds to do something about this.

Mr. MacMillan: Are you talking about the Mackenzie?

Mr. McRae: The Mackenzie, yes.

Mr. MacMillan: Let me tell you the story on that. I think we have been more aggressive than anybody has been in this area.

Mr. McRae: Yes, I realize that, too.

Mr. MacMillan: We are now in the throes of either the second or the third study of the railway down the Mackenzie. We did the first study on our own. We did the second under the aegis of the Canadian Institute of Guided Ground Transportation of Queen's University, which is supported by the Canadian National, the Canadian Pacific and the CTC. There was a second study done by that group. The input . . .

Mr. McRae: They only spent $80,000.

Mr. MacMillan: I know, but the input there came very largely from our people. There is another study being done by Canadian National, Canadian Pacific and the Department of Transport, a much more comprehensive one than was done before.

I am really just defending our position. We have been most aggressive in this.

Mr. McRae: I would hope that you would continue to be so.

Mr. MacMillan: We also are the only railway in the world that operates a petroleum unit train, or were until the last week or two.

Mr. McRae: I was not aware of that. Another line of questioning I would like to get at is this whole notion of the user paying costs. The Chairman of the CTC in a conversation at one point suggested to me that the users were paying something like 80 per cent of the costs of the service and at the air level the total service was only about 25 per cent. He did not have a figure for the truckers. Have you figures to indicate the relative costs for users of those three modes of transportation?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est exact.

M. McRae: Il faudrait songer à réduire cette différence. C'est ce que j'essaie de démontrer.

M. MacMillan: Cette responsabilité relève probablement plus du Parlement que des compagnies de chemins de fer.

M. McRae: Je m'en rends compte; je n'adresse pas de reproches, ni au CN ni au CP. Surtout pas au CN mais je pense que c'est le genre d'agressivité qu'il faut encourager dans nos compagnies ferroviaires.

Par exemple, le manque d'intérêt réel porté à la possibilité d'utiliser les chemins de fer au lieu d'un pipe-line m'a beaucoup déçu; depuis des années, on vous a donné 1.5 million de dollars pour étudier cette possibilité. Il me semble que l'idée est excellente. Si les compagnies de chemins de fer étaient aussi agressives que les pipe-lines, ou si vous ne faisiez pas d'affaires dans ce domaine, mais seulement dans celui des chemins de fer, vous consacreriez vraiment des fonds de recherche à cette question.

M. MacMillan: Parlez-vous du Mackenzie?

M. McRae: Oui.

M. MacMillan: Permettez-moi de vous donner des renseignements à ce sujet. Je pense que j'ai fait preuve d'agressivité plus que n'importe qui d'autre dans ce domaine.

M. McRae: Oui, je m'en rends compte.

M. MacMillan: Nous sommes maintenant en train de faire la deuxième ou la troisième étude sur le chemin de fer longeant le Mackenzie. Nous avons fait la première étude de nous-mêmes. La deuxième, sous les auspices de l'Institut canadien du transport en surface de l'Université Queen's qui reçoit l'appui du Canadien National, du Canadien Pacifique, et de la CTC. Ce groupe a fait une deuxième étude. La participation . . .

M. McRae: Ils n'ont dépensé que $80,000.

M. MacMillan: Je sais, mais ce sont surtout nos membres qui ont participé. Le Canadien National, le Canadien Pacifique et le Ministère des Transports sont en train de faire une autre étude beaucoup plus complète que les autres.

Je défends tout simplement notre position. Nous avons été très agressifs dans ce domaine.

M. McRae: J'aurais espéré que vous auriez continué.

M. MacMillan: Nous sommes aussi le seul chemin de fer au monde qui exploite un train de transport du pétrole ou du moins nous l'étions jusqu'à il y a une semaine ou deux.

M. McRae: Je ne le savais pas. Je voudrais aussi poser des questions sur le paiement des dépenses par l'usager. Le président de la CTC a dit au cours d'un entretien que les usagers payaient environ 80 p. 100 des frais de service et pour ce qui est du transport aérien, le service total n'était que de 25 p. 100. Il n'avait pas de chiffres dans le cas du transport en camion. Avez-vous les chiffres qui indiquent combien il en coûte relativement aux usagers de ces trois moyens de transport?

[*Text*]

Mr. MacMillan: Do you mean the distribution of costs?

Mr. McRae: Yes. In other words, on the railroads the user pays 80 per cent and the government subsidizes 20 per cent. That was the figure given to me. How would that relate in the other areas, or is that substantially correct?

Mr. MacMillan: I do not know that we have that. I do not know how we get the statement that the user pays 80 per cent of rail costs; I would say the user pays 100 per cent of rail costs except in subsidy situations.

For the airlines, of course, the situation is not that because the government or governments provide the fields; they charge landing fees but they are not sufficient to retire the debts. They provide all the dispatching and all these other things.

On the highways, the only contribution that the highway operator makes towards the highway itself would take the form of taxation: gasoline taxation, fuel taxation, their licence fees and I suppose sales tax on the vehicle.

We pay our own: we build our right of ways, we build our terminals; we do our own dispatching; we own our own equipment; we operate it and we pay all the bills associated with it.

Mr. McRae: My suggestion to you would be that to become more aggressive and to sell the idea to the public, this would be one of the things you should create, pull up figures on it to show the relationship of the user cost in this connection.

I see the Chairman is getting impatient and I do not want to have any difficulties or annoy him. Is there any possibility—this maybe completed an idea off the top of my head and it may not have much merit—is there any possibility this winter, after the elevators have been filled at Thunder Bay, of doing some slight conversions to these hopper cars by using polyethylene fillers, or something like that, and putting a certain amount of oil in them and using new transport oil? I come from Thunder Bay, and it seems to me that when you look at these cars you will see they are constructed in such a way that they might hold a certain amount of oil, but possibly not enough to fill them because the pressures would be too great.

• 1110

Mr. MacMillan: I think what I should really say in answer to you is that we are aware that there may be the need for railway equipment to move petroleum, and we are now looking at the opportunities we have within our own physical capability of doing this. What you perhaps do not know is that the railways of Canada basically do not own any petroleum tank cars.

Mr. McRae: Yes, I realize that.

Mr. MacMillan: In the scheme of things as they emerged in the beginning, these were always provided by the shipper and we moved them on a flat fee basis rather than what is normally done. What is intelligent for us to do, and which we are doing, is to see what we can do with powered hoppers.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Parlez-vous de la distribution des prix?

M. McRae: Oui. Autrement dit, dans les chemins de fer, l'usager paie 80 p. 100 et le gouvernement fournit 20 p. 100. C'est le chiffre qui m'a été donné. Quelle est la situation dans les autres domaines, ou est-ce à peu près juste?

M. MacMillan: Je ne sais pas si nous avons cela. Je ne sais pas comment nous avons obtenu l'affirmation que l'usager paie 80 p. 100 des frais de chemin de fer; je dirais que l'usager paie 100 p. 100 des frais de chemin de fer, sauf lorsqu'il y a subvention.

Naturellement, dans le cas des lignes aériennes, la situation est autre parce que le gouvernement ou les gouvernements fournissent les pistes d'atterrissage; ils demandent des frais d'atterrissage mais ils ne sont pas suffisants pour retirer les dettes. Ils fournissent le service de dépêches et les autres services de ce genre.

Sur les grand-routes, la seule contribution de l'usager se fait sous la forme de taxes: taxe sur la gazoline, taxe sur le carburant, le permis de conduire et je suppose, la taxe de vente sur le véhicule.

Nous payons nos propres dépenses. Nous construisons nos routes, nos gares, nous nous occupons de notre service de dépêches, nous possédons notre propre matériel, nous l'exploitons et nous payons toutes les factures qui s'y rattachent.

M. McRae: A mon avis, pour être plus dynamiques et pour convaincre le public, vous devriez lui montrer les chiffres pour qu'il voit le rapport entre les frais de l'usager.

Je vois que le président s'impatiente et je ne veux pas avoir d'ennuis ou lui en causer. Est-il possible d'accomplir cela, c'est une idée qui me vient à l'esprit, il est possible qu'elle ne soit pas très judicieuse, cet hiver, après que les silos aient été remplis à Thunder Bay, serait-il possible d'apporter de légères modifications à ces wagons-trémie en les munissant de réservoirs en polyéthylène ou quelque chose de ce genre, et en y mettant une certaine quantité de pétrole pour les utiliser au transport de ce produit? Je viens de Thunder Bay et il me semble qu'en regardant ces wagons vous verrez qu'ils sont construits d'une certaine façon qui leur permettrait de contenir une certaine quantité de pétrole, il ne s'agirait probablement pas pour les remplir complètement, parce que les pressions seraient trop fortes.

M. MacMillan: Je pense que je voudrais réellement dire, en réponse à votre question, que nous nous rendons compte qu'il est possible qu'on ait besoin de matériel ferroviaire pour le transport du pétrole et nous considérons actuellement le matériel que nous pourrions utiliser à cette fin. Ce que vous ne savez peut-être pas, c'est que les chemins de fer du Canada initialement ne possèdent pas de wagons-citernes pour le transport du pétrole.

M. McRae: Oui, je m'en rends compte.

M. MacMillan: Au début, c'était toujours l'expéditeur qui les fournissait et nous assurions ce transport en vertu de tarifs fixes plutôt que de ce qui est normalement appliqué dans ce domaine. Ce qui serait judicieux de notre part, et que nous faisons, est d'étudier l'utilisation de wagons-trémies pour le transport du pétrole.

[*Texte*]

Mr. McRae: Will you look at the specific possibility that those cars might be able to stand half filling, or something?

Mr. MacMillan: Yes, because we may have this need.

Mr. McRae: Because they are shaped that way.

Mr. MacMillan: Yes, they are.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. The Chair recognizes Mr. Blenkarn. Before you begin, Mr. Blenkarn, I might suggest to the Committee that it was the Chair's thought that we could probably adjourn at noon, 12 o'clock, and before noon we would like to proceed as rapidly as possible with the number of people whose names I have on my list. Mr. Blenkarn is next and then Mr. Guay, Mr. Ritchie, Mr. Comtois, Mr. MacKay and Mr. Peters. I think we could move down that list pretty fast this morning if the Chair will try to limit you to 10 minutes.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, on a point of order. I thought Mr. Forrestall's name was on there. Did you inadvertently miss his name?

The Chairman: No, I have Mr. Forrestall's name. He comes after Mr. Peters. I just went down the list so far. Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, I would like to follow up on some of the lines of questioning of Mr. MacKay. You suggested to this Committee that your business was service to the public in the transportation field and that the transportation field had become a rather extensive field today. Presumably that also includes, in your opinion, communications. I think that a number of us would like to enquire about whether the CNR is in fact the best company to perhaps do the numbers of things that you and your corporation are presently doing and planning to do. In that respect I wonder if we could get certain undertakings from you to file financial statements, and the like, indicating the profitability and the amount of capital involved in the various activities that are presently being conducted. One of the concerns a number of us have is the nature of the financial statement. It is a composite statement. It really does not give a breakdown of the various operations as to how much capital is involved in the operations and what kind of return the people of Canada, through the Canadian National Railways, are making on the capital invested. Some of the operations, as I am sure you will agree, are operations that are in strict competition with profit-making sections of the economy and are of a nature that are performed by other companies that are tax-paying corporations, and I would like to get some statements from you and your undertaking to supply them to the Committee so that we can analyze them. I would first like to have a financial statement which respect to your hotel operations. Would you be able to give us a financial statement on that and file it with the Committee?

Mr. MacMillan: I think so. It would depend in part on the details that you would require. I do not think I can quickly produce any exhaustive details.

Mr. Blenkarn: According to your 1972 statement the bulk of the profits you made in your hotel operations came from your arrangements with the Hilton Hotel chain. You operate a number of other hotels. The profitability of those other hotels is questionable in some cases perhaps.

[*Interprétation*]

M. McRae: Avez-vous considéré le fait que ces wagons peuvent assurer ce transport à moitié remplis ou quelque chose de ce genre?

M. MacMillan: Oui, parce qu'il est possible que nous ayons besoin de le faire.

M. McRae: A cause de leur forme.

M. MacMillan: Oui, à cause de leur forme.

Le président: Merci, monsieur McRae. Je donne la parole à M. Blenkarn. Avant que vous ne commenciez, monsieur Blenkarn, je voudrais dire au Comité que je pensais que nous pourrions suspendre nos travaux probablement à midi, et, qu'avant midi, j'aimerais donner la parole le plus rapidement possible au nombre des députés dont les noms figurent sur ma liste. M. Blenkarn est le suivant, puis viennent M. Guay, M. Ritchie, M. Comtois, M. MacKay et M. Peters. Je pense que nous pouvons épuiser cette liste assez rapidement ce matin, si j'essaie de vous accorder la parole seulement dix minutes.

M. MacKay: Monsieur le président, je fais un rappel au Règlement. Je pensais que le nom de M. Forrestall était sur la liste. Avez-vous omis son nom par inadvertance?

Le président: Non, le nom de M. Forrestall est sur la liste, après M. Peters. Je me suis arrêté à M. Peters. Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. Monsieur MacMillan, j'aimerais donner suite à certaines des questions de M. MacKay. Vous avez dit au Comité qu'il vous incombait d'assurer le fonctionnement d'un service de transport public et que le domaine des transports est devenu assez vaste de nos jours. Probablement, à votre avis, cela inclut également les communications. Je pense qu'un certain nombre d'entre nous voudraient s'enquérir si le Canadien National est, en fait, la meilleure compagnie pour effectuer peut-être toutes les choses que vous et votre société faites actuellement et projetez de faire. A cet égard, je me demande si vous pourriez nous communiquer certains états financiers, indiquant la rentabilité et le montant des capitaux engagés à l'exécution des activités en cours. Certains d'entre nous s'inquiètent de la nature de l'état financier. Il s'agit de l'état financier composé. Il ne donne pas réellement une ventilation des diverses opérations et du montant des capitaux qui y sont engagés et du genre de bénéfices que les Canadiens, par l'entremise du Canadien National, réalisent sur le capital investi. Certaines des opérations, comme vous l'admettrez sûrement, sont effectuées en concurrence directe avec les secteurs de notre économie qui réalisent des bénéfices et il s'agit d'opérations qu'effectuent certaines entreprises qui paient des impôts, et j'aimerais que vous vous engagiez à nous présenter certains états financiers afin que nous puissions les étudier. J'aimerais d'abord obtenir un état financier au sujet des hôtels que vous exploitez. Pourriez-vous nous fournir un état financier à ce sujet et le remettre au Comité?

M. MacMillan: Je pense que oui. Cela dépendrait en partie des détails que vous voudriez obtenir. Je ne pense pas que je puisse fournir d'aussi nombreux détails très rapidement.

M. Blenkarn: Selon votre état financier pour 1972, l'ensemble des bénéfices que vous avez réalisés dans l'exploitation de vos hôtels résulte de vos ententes avec la chaîne d'hôtels Hilton. Vous exploitez un certain nombre d'autres hôtels. On peut douter dans certains cas des avantages qu'en retireraient les autres hôtels.

[*Text*]

• 1115

I see in this statute we are suggesting some $5,679,000 for hotels. I think it is imperative that we have a breakdown of the hotels and how they are operated directly by the railway, what you intend to do with the further investment of funds in hotels, and whether we can see, as a committee, whether the railway in fact is going to make a profit on this money.

Mr. MacMillan: We can do that.

Mr. Blenkarn: There have been some questions asked about the land holdings of the railway. I am referring to land holdings that are proposed to be used for development in cities, particularly in Toronto. There are some rather valuable pieces of property. Suggestions were made earlier in these hearings concerning sales of land, particularly in Saskatoon. I noticed from the breakdown of the source and application of your funds, produced by Mr. Turner, the Minister of Finance, that the railway to some extent has been operating on proceeds from properties retired. I presume this is from the sale of land or from the disposal of land that you at present have.

Would you give us a breakdown of your land holdings, the values of those land holdings, the details in connection with properties retired where in 1971 and 1972 there were significant contributions to your funds from those sales, and what you intend to do in 1973?

Mr. MacMillan: I should say that as a matter of policy we do not sell lands which are capable of development, other than parcels in isolation that we have acquired through the years. They have come into the pot. All these developments and redevelopments we have done have been on long-term leases, basically 99 years, and they will flop back into the company at the expiration of the leases.

They are all parcels sold, as I said, which are isolated, and we can give you some detail about that. I do not think you want it in very great detail because it is not of any main interest. However, when you ask me to produce a table of our land ownership, I doubt if that can be done short of a very long period of time and very considerable expense. Our land holdings are vast and they stretch from coast to coast in every location in which we are. Although we do know what the acreage involved is, we really do not have any accurate estimate of their value in many instances.

We do have a good idea of what our land holdings are, for example, in what used to be the city yard in Saskatoon. You referred to that. We have similar information immediately available on the tracts of land contiguous to the redevelopment of the heart of Edmonton. We have a very good idea of the value of the lands in the downtown Toronto area, and in places like this. But if we were to go much broader afield, we do not have a base.

Mr. Blenkarn: I think, Mr. MacMillan, really I would be more interested in the values of significant downtown properties in the major cities, and particularly in Toronto. The question is really whether the land you hold is being used to the best purpose possible, whether we are getting, in the opinion of the Committee, and perhaps of the railway too, a fair return on this investment, much of which I

[*Interpretation*]

Si je comprends bien, par ce règlement, nous autoriserions quelque 5,679 mille dollars pour les hôtels. Je crois qu'un état détaillé des hôtels s'impose ainsi que de la façon dont ils sont administrés directement par les chemins de fer, ce qu'il adviendra des futurs investissements dans l'hôtellerie, et que nous puissions constater, à titre de Comité, si les chemins de fer vont tirer profit de cet argent.

M. MacMillan: Nous le pouvons.

M. Blenkarn: On a posé certaines questions au sujet de la possession des terres par les compagnies de chemins de fer. Je fais allusion aux terrains qui ont été proposés pour agrandir les villes, tout particulièrement à Toronto. Il y a là des terrains de grande valeur. On a suggéré plus tôt au cours de ce débat de vendre les terrains, tout particulièrement ceux de Saskatoon. Je vois dans l'état détaillé de source et utilisation de vos fonds, présenté par M. Turner, ministre des Finances, que les compagnies de chemins de fer, dans une certaine mesure avaient eu des gains de leurs propriétés privées, que ce soit par la vente de terrains ou par l'écoulement des terrains que vous avez à l'heure actuelle.

Voudriez-vous nous donner un état détaillé de vos possessions en terres, et de leurs valeurs. Les détails de vos ventes de propriétés privées en 1971 et 1972 qui ont contribué de façon importante à vous renflouer, et de vos intentions pour 1973?

M. MacMillan: Je dois dire que par principe, que nous ne vendons pas de terrain qu'il nous est possible d'exploiter sauf quelques parcelles isolées, acquises au cours des années. Elles se sont ajoutées à l'ensemble. Tous les terrains que nous avons loués l'ont été sous réserve de baux à long terme, d'une durée fondamentale de 99 ans, et reviendrons à la compagnie à l'expiration de ces baux.

Il s'agit là de parcelles qui sont isolées et nous pourrons vous fournir d'autres détails à ce sujet. Je ne pense pas que vous voulez trop de précisions car ce n'est pas là le principal intérêt. Toutefois, lorsque vous me demandez de présenter un tableau de nos possessions en terres, je doute que cela puisse se faire sans un très long délai et des dépenses énormes. Nos possessions en terres sont vastes et s'étendent d'un océan à l'autre, partout où nous nous trouvons. Même si nous connaissions leurs dimensions en acres, nous ne pouvons absolument pas vous donner au juste idée de leur valeur dans bien des cas.

Nous savons très bien ce que nos possessions en terres sont, par exemple, dans ce que l'on avait l'habitude d'utiliser comme cours de dépôt à Saskatoon. C'est ce dont vous parliez. Nous pouvons vous fournir immédiatement des renseignements similaires sur les étentues de terres contiguës aux nouveaux développements du cœur d'Edmonton. Nous avons une très bonne idée de la valeur des terrains dans le centre-ville de Toronto, et de tout autre endroit comme celui-ci. Mais s'il nous faut embrasser plus d'étendue, nous n'avons plus de fondement.

M. Blenkarn: Je pense, monsieur MacMillan, que cela m'intéresserait beaucoup de connaître la valeur des importants terrains situés dans le centre-ville des grandes villes. Et plus particulièrement de Toronto. La question est de savoir si la terre que vous possédez est utilisée aux meilleures fins possibles, si nous recevons, de l'avis du Comité et peut-être des compagnies de chemins de fer également,

[*Texte*]

suspect is held at possibly $1 or approximately that on the balance sheet.

Mr. MacMillan: The capital accounts are historical records in some cases. Some of them have been part of the parcel for a hundred years.

• 1120

Mr. Blenkarn: The next thing is—and I did put this question to the Minister the other day—I would like to have some ideas on your tower projection in Toronto, what profits you intend to make from that investment, and how that investment really fits in with the concept of the railway.

I notice in your statement that you are talking about a 400-seat restaurant. I suspect that this will be a rather expensive prestige development. Would you file with the Committee your projections on that tower to justify the capital expense and the expenditures under this bill?

Mr. MacMillan: We will see what we can produce for you. I have to tell you the reason for the tower. Perhaps that is what you would like to know.

We have 190 acres of land in joint ownership with the Canadian Pacific surrounding the present Union Station in Toronto, and that land is very valuable. It is extremely well located. The question arose several years ago as to what was the intelligent thing to do with it. Obviously it was to redevelop it, so a redevelopment plan was worked on for a year or two.

The central theme of this redevelopment plan was that it was extremely desirable that there be really the hub of the wheel, something that made it stand out as different from other developments.

Mr. Blenkarn: I do not want to—my time is very seriously limited by the Chairman, as you can appreciate.

The Chairman: You have one minute left, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: It has been suggested that the CPR was originally going to go into this tower. I notice it is not in it. We would like to have the details of why the CPR is not involved in it if the CPR is a joint holder of the land with you.

Mr. MacMillan: I am not sure I can give you that. I can give you my assessment of it.

Mr. Blenkarn: Is it a fair assessment to suggest, Mr. MacMillan, that the CPR felt that this was an improvident investment, and that you could get your money for nothing from the Government of Canada?

Mr. MacMillan: No, that is not the basis at all. We were anxious to have something that redeveloped this land as advantageously as possible. That was one consideration. Another was that the CBC was in very serious need of aerial capability in Greater Toronto. The other transmitting medium . . .

Mr. Blenkarn: Mr. MacMillan, again I do not like to interrupt you, but you are suggesting to us that the CNR is now going to finance the CBC. Is that another drain on the public?

[*Interprétation*]

une juste cotisation de cet investissement, dont la grande partie je le soupçonne est maintenue à $1 peut-être environ au bilan.

M. MacMillan: Le compte de capital constitue un document historique dans certains cas. Certains d'entre eux font partie de la parcelle depuis des centaines d'années.

M. Blenkarn: Ma prochaine question est la suivante et—je l'ai d'ailleurs posée au ministre l'autre jour—je voudrais que vous me donniez quelques précisions sur la tour que vous comptez construire à Toronto, quels sont les profits que vous entrevoyez à la suite de cet investissement et comment cet investissement se rattache-t-il aux chemins de fer?

Je vois que dans votre déclaration vous parlez d'un restaurant pouvant contenir 400 places. J'ai l'impression que ce projet sera fort dispendieux. Voudriez-vous nous parler de cette tour afin de justifier vos dépenses en vertu de ce bill?

M. MacMillan: Nous verrons ce que nous pouvons vous donner. Vous voulez peut-être connaître la raison pour laquelle nous allons construire cette tour.

Nous possédons avec la compagnie du Canadien Pacifique, 190 acres de terrain autour de la gare Union de Toronto, et ce terrain a beaucoup de valeur. Il est extrêmement bien situé. Il y a plusieurs années, on s'est demandé quelle serait la façon la plus intelligente de s'en servir. Évidemment, il fallait le réaménager et on a donc conçu un plan de réaménagement portant sur un an ou deux.

Ce plan de réaménagement se voulait très différent des autres, original.

M. Blenkarn: Je ne veux pas—comme vous le voyez mon temps est très limité par le président.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: On a dit que la compagnie du Canadien Pacifique devait à l'origine participer à ce projet. Je vois qu'il n'en est pas ainsi. Je voudrais savoir, de façon détaillée, pourquoi cette compagnie ne participe pas au projet puisqu'elle est avec vous, copropriétaire du terrain.

M. MacMillan: Je ne suis pas certain de pouvoir vous renseigner sur cette question. Je puis vous donner l'opinion que j'en ai.

M. Blenkarn: Peut-on dire, monsieur MacMillan, que pour la compagnie du Canadien Pacifique il s'agirait là d'un investissement imprudent et qu'il vaudrait mieux essayer d'obtenir cet argent gratuitement auprès du gouvernement fédéral?

M. MacMillan: Non, ce n'est pas cela du tout. Nous voulions réaménager ce terrain de la façon la plus profitable possible. C'était un des motifs. Par ailleurs, la société Radio-Canada avait besoin d'une antenne d'émission pour Toronto. L'autre moyen de transmission . . .

M. Blenkarn: Monsieur MacMillan, encore une fois je ne veux pas vous interrompre, mais vous êtes en train de nous dire que le Canadien National va financer la société Radio-Canada. Le public va-t-il encore devoir y participer financièrement?

[*Text*]

Mr. MacMillan: No, we are not financing the CBC. We have a lease arrangement with the CBC that makes a major contribution to . . .

Mr. Blenkarn: You will be able in any event, on this tower, to file with us the projections of income that will justify this expense on the basis of a true market value of interest on money committed to the project.

Mr. MacMillan: That is correct.

The Chairman: On that note, Mr. Blenkarn, I think it is a good time to end your questioning. Mr. Guay is next.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow this up for a moment in regards to the tower.

In the notes you have given us, Mr. MacMillan, you have mentioned many things that would be in the tower, including telecommunications, a restaurant, television and radio facilities. They will be benefiting a lot of people. There must be a fantastic revenue that will be derived from that tower.

Mr. MacMillan: Very substantial.

Mr. Guay (St. Boniface): Taking that into consideration, that will benefit the telecommunications of both CN and CP in that land you have assembled there. Will this give you an opportunity to hold the rates of telecommunications in view of the possible revenue from that tower?

Mr. MacMillan: It will very greatly increase our capability so far as the microwave transmission is concerned. The public as such is not normally involved in that segment of the business. It will not increase. It will not tend to increase the costs of doing telecommunications business. It will reduce them and make them much more reliable.

• 1125

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to follow this up. As that investment is going to benefit tele-communications, we could almost say that the rates of telecommunications should remain the same, considering the large revenue they will derive from that.

Mr. MacMillan: I must qualify that. This installation is but a small segment of the system which carries all telecommunications. For example, a signal originating in Halifax destined for Vancouver goes through many legs east of Toronto and will go through many legs west of there. But as far as the leg through the heart of Toronto is concerned, it will make it more efficient, more reliable and more acceptable to the company.

It would not be fair for me to say that the impact on costs of a transmission throughout Canada is going to be major because of the Toronto installation.

Mr. Guay (St. Boniface): There would not be too much chance that CN Telecommunication would make an application to CTC for an increase in their rates.

Mr. MacMillan: Related to this? No. It would not relate to this at all.

Mr. Guay (St. Boniface): My next question concerns boxcars and I would like to take up what Mr. Rose said regarding the work to rule that is taking place now in British Columbia. Could you outline for us the real problem pertaining to boxcars? We really did not get into that today. Is it the number of cars that remain in the United States and that do not come back here quickly enough? Are you constantly in touch with them regarding getting those

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non, nous ne financerons pas la société Radio-Canada. Nous avons une entente avec elle, ce qui constitue une contribution importante à . . .

M. Blenkarn: De toute façon, au sujet de cette tour, vous pourrez nous faire part des revenus qui, selon les prévisions, justifieront cette dépense à partir de l'intérêt réel que rapportera la somme investie dans ces travaux.

M. MacMillan: C'est exact.

Le président: Sur ce, monsieur Blenkarn, je crois qu'il est temps pour vous de terminer. Monsieur Guay, vous êtes le suivant.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci, monsieur le président. Je voudrais rester quelques instants sur ce sujet.

Dans les notes que vous nous avez données monsieur MacMillan, vous avez fait allusion à plusieurs services que la tour abritera y compris les télécommunications, un restaurant, des locaux pour la radio et la télévision. Ceci profitera à beaucoup de gens. Cette tour fournira un revenu fantastique.

M. MacMillan: Très élevé.

M. Guay (Saint-Boniface): Compte tenu de ce fait, ceci sera avantageux pour les télécommunications du CN et du CP. Ceci vous permettra-t-il de contrôler le tarif des télécommunications par rapport au revenu que fournira cette tour?

M. MacMillan: Ceci augmentera de beaucoup notre capacité en ce qui concerne la transmission des micro-ondes. En règle générale, le public n'a rien à voir avec ce secteur des affaires; sa participation n'augmentera pas. Le coût des télécommunications n'aura pas tendance à augmenter. En fait, il diminuera.

M. Guay (Saint-Boniface): Je voudrais ajouter quelque chose, Puisque cet investissement sera profitable aux télécommunications, nous pourrions presque dire que les taux de télécommunications resteront les même, étant donné le revenu imposant que l'on pourra en tirer.

M. MacMillan: Laissez-moi apporter une précision. Cette installation n'est qu'une fraction du système qui transmet toutes les télécommunications. Par exemple, un signal qui prend son origine à Halifax à destination de Vancouver, passe par plusieurs tours à l'est de Toronto et passera encore par plusieurs autres à l'ouest de cette ville. En ce qui concerne la tour située au cœur même de Toronto, elle sera plus efficace, plus fiable et plus acceptable pour cette société.

Il serait injuste de dire que les installations de Toronto feront augmenter le coût des transmissions d'un bout à l'autre du Canada.

M. Guay (Saint-Boniface): Il y a peu de chance que les télécommunications du CN fassent une demande à la CTC en vue d'augmenter leurs tarifs.

M. MacMillan: Par rapport à cette question? Non. Ce ne serait pas à cause de cela.

M. Guay (Saint-Boniface): Ma prochaine question porte sur les wagons et je voudrais reprendre ce que M. Rose a dit en ce qui concerne ce qui se passe actuellement en Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous expliquer le vrai problème concernant les wagons? Nous n'en avons pas parlé encore aujourd'hui. S'agit-il du nombre de wagons qui sont aux États-Unis et qui ne reviennent pas au Canada assez rapidement? Êtes-vous toujours en contact

[*Texte*]

cars back? Could you tell this Committee the number of boxcars that are forever on the American side rather than on the Canadian side?

Mr. MacMillan: As of November 16, there were 18,966 of our boxcars in the United States. We have 12,482 of theirs so we are imbalanced by 6,500.

Mr. Guay (St. Boniface): Do you believe this is a fair deal? We always seem to have between 6,000 and 10,000 outlying in the United States. We are at a disadvantage.

Mr. MacMillan: We do not like to be out of balance; that is for sure. We pound at it every day in the week. We have people down there checking yards to find cars that have been there longer than they should have been and we pressure them to return our boxes because these are good boxes. I do not think they have the same interest in getting our boxes unloaded as they have in getting their own unloaded, because they can put their own back into business.

There are two ways in which railway rolling stock attracts charges. One is the charge between railways which we call per diem. When we transfer a train of cars from Canadian National to a United States carrier, from the moment we give them those cars until we get them back we are credited with per diem—so much a day—which varies with the different kinds of cars. They put them into position for an industry to offload. When the free time—which is 12 hours, 24 hours or whatever it is—elapses until they get them back, they collect demurrage which is always substantially more than the per diem. They actually make money during that period our cars are there. They do not have the same incentive to boot them out and send them back to us.

• 1130

Mr. Guay (St. Boniface): Well, this is what my next question was going to be. Some incentive should be worked out by the CNR through negotiating with them about getting rid of the cars quickly rather than using the cars themselves even at the rate which you are allowing them at the present time, which is to their advantage instead of buying their own cars possibly.

Mr. MacMillan: That is right and that is our objective. However, these rules are set by the American Association of Railroads, to which we belong, but we are just one component and so we do not have the leverage to bring about modifications quickly. Canadian Pacific is in exactly the same position. Because of their traffic pattern, they do not have as large a number of cars there as we do at any one time, but the same rules govern us both. It is a matter upon which I feel very strongly, strongly to the point where I have suggested on occasion that we will go down there with our own locomotives and get our own cars and bring them back.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. President, I am sure you are trying to solve that problem. I would like to go further but I am limited as to time. We have spoken today about the number of cars which you were receiving this year, but I am sure you must also have cars on order for the years 1974 and 1975. If so, would you outline it to the Committee very briefly.

[*Interprétation*]

avec eux en ce qui concerne le retour de ces wagons? Pourriez-vous dire à ce Comité combien de wagons resteront du côté américain plutôt que du côté canadien?

M. MacMillan: Le 16 novembre, il y a 18,966 de nos wagons aux États-Unis. Nous avons 12,482 wagons qui leur appartiennent, il y a donc un déséquilibre de 6,500 wagons.

M. Guay (Saint-Boniface): Croyez-vous que cela soit juste? Il semble qu'il y ait toujours entre 6,000 et 10,000 de nos wagons aux États-Unis. La différence nous désavantage.

M. MacMillan: Nous ne voulons pas souffrir ce déséquilibre, cela est certain. Nous nous en occupons tous les jours. Nous avons des employés aux États-Unis qui vérifient les entrepôts afin de trouver les wagons qui sont là depuis plus longtemps qu'ils ne devraient l'être et nous exerçons des pressions afin qu'ils nous soient rendus car il s'agit là de wagons en bonne condition. Je ne crois pas qu'ils aient le même intérêt à ce que nos wagons soient déchargés comme ils ont intérêrêt à voir leurs propres wagons déchargés, car ils peuvent alors mettre leurs wagons en route.

Il y a deux façons dont les marchandises sont grevées de frais. Il y a les frais quotidiens entre les chemins de fer. Lorsque nous changeons les wagons d'un train du Canadien National à une société américaine, à partir du moment où nous leur donnons les wagons jusqu'à ce que nous les recevions, nous recevons tant par jour, somme qui varie avec les différentes sortes de wagons. Ils s'en servent pour le déchargement des marchandises. Lorsque le temps gratuit—qui est de 12 heures, de 24 heures ou autre—est écoulé, en perçoit des frais encore plus élevés que les frais quotidiens. Les Américains gagnent plus d'argent au cours de ces périodes où nos wagons sont immobilisés. Ils n'ont pas avantage à nous les renvoyer.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est ce que devait être ma prochaine question. Le CN devrait négocier avec eux afin de se débarrasser rapidement des wagons plutôt que de les utiliser même au rythme que vous leur permettez actuellement qui est à leur avantage au lieu d'acheter leurs propres wagons.

M. MacMillan: C'est exact et c'est notre objectif. Toutefois, ces règlements sont établis par l'*American Association of Railroads* à laquelle nous appartenons mais nous ne sommes qu'un des membres et nous n'avons pas l'influence nécessaire pour que les modifications se fassent rapidement. Le CP est exactement dans la même situation. A cause de leur façon de procéder, ils n'ont pas autant de wagons là que nous en avons mais ils sont régis par les mêmes règles. Je suis très sérieux à ce sujet et j'ai même proposé que nos propres locomotives ramènent nos wagons.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je suis sûr que vous essayez de résoudre le problème. J'aimerais que nous puissions en discuter davantage mais nous n'avons pas suffisamment de temps. Nous avons parlé aujourd'hui du nombre de wagons que vous avez reçus cette année mais je suis sûr que vous devez également avoir des commandes pour les années 1974 et 1975. Dans l'affirmative, voudriez-vous en parler au Comité brièvement.

[*Text*]

Mr. MacMillan: We have 3,400 cars on order for 1974 now. I am told they are either ordered or contemplated to be ordered.

Mr. Guay (St. Boniface): Fine, I hope then that the problem of the Americans will be solved soon to benefit all Canadians.

I am very interested in—and I know that you are going to tell me that this is a matter of union negotiation—pensions for railroad workers, your employees. I think one of the best relations between employer and employees is to give appropriate pensions to the employees. It has been a matter of contention for years that the employees of the CNR should get pensions at parity with other Crown corporations, civil service, Air Canada, call it what you want, and I am wholeheartedly in agreement with that demand of those particular employees. I know that you increased pensions effective January 1, 1972, regarding the 4 per cent and 2 per cent and I do not think I have to go into details; you know what I am talking about, but this is nothing close to being parity pensions with what the unions are demanding. I personally believe that this would be one of the forward steps for getting the appropriate good will feeling between the employees and the employers. I am sure it would solve half or more of your negotiation problems, if that were taken into consideration. I presume that your answer will be the cost. Taking that into consideration, I would like to say that when these pensions were initiated the interest rate was almost nil, very low, whereas today, with the high rate of interest that has been going on for some years now, these employees should get the benefit of the investment which would automatically increase their pensions. Even allowing the Government of Canada to have the bonds at 3 per cent which they have enjoyed for years, I think the money of the pension fund should be invested with bonds of Canada such as are paying 7.5 per cent and 7.75 per cent and sometimes more. If that interest were put into the funds, I think possibly then you could consider giving the appropriate pension increase which these employees really deserve.

Also, I think your statement should provide more details about the pension funds. The amount of money, the accrued interest and every detail should be outlined so that if we are under the wrong impression and if the employees are under the wrong impression and so on, we would be able to discuss this particular matter more intelligently. Basically, my point in saying all these things to you now, sir, is because I believe your company should consider giving parity pensions the sooner the better.

Mr. MacMillan: We have to distinguish between parity pension with industry on the one hand and parity pension with civil servants on the other hand. So far as industry is concerned our pension plan compares very favourably. I am not going to raise the union negotiation aspect of this at all, but in fact it does; if you would like some information about that I can have it prepared for you. On the question of parity with civil service pensions, our pensions are predicated on quite different bases in many instances. We operate under an entirely different set of rules; the most significant is that the civil service pensions are not funded. There is no obligation on the part of the Crown to establish pension reserves of the actuarial amount required to look after the pensions indefinitely into the future.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Nous avons une commande de 3,400 wagons pour 1974. On me dit qu'ils sont commandés ou qu'on a l'intention de le faire.

M. Guay (Saint-Boniface): Bon, j'espère que le problème des Américains sera bientôt résolu à l'avantage de tous les Canadiens.

Je m'intéresse beaucoup, et je sais que vous me direz que ces négociations relèvent des syndicats, aux pensions des cheminots, vos employés. Je crois que l'une des meilleures relations entre employeur et employés est de donner de bonnes pensions aux employés. Depuis bien des années, du fait que des employés du CN devraient recevoir le même genre de pension que les autres sociétés de la Couronne, la fonction publique, Air Canada et je suis tout à fait d'accord. Je sais que vous avez augmenté les pensions à compter du 1er janvier 1972 pour ce qui est du 4 p. 100 et du 2 p. 100 et je ne crois pas avoir à donner de détails; vous savez ce dont je parle mais ce n'est pas ce que les syndicats ont demandé. Je crois que c'est l'un des pas nécessaires si l'on veut en arriver à de bonnes relations entre employés et employeur. Je suis convaincu que cela résoudrait la moitié ou plus de vos problèmes de négociation. Je présume que vous invoquerez les frais. A ce sujet, j'aimerais dire que quand ces pensions ont été inaugurées, le taux d'intérêt était presque nul, très bas tandis qu'aujourd'hui, grâce aux taux élevés d'intérêt, ces employés devraient profiter de l'investissement qui augmenterait automatiquement leurs pensions. J'estime que l'argent du fonds de pensions devrait être investi dans des obligations du Canada qui paient 7.5 et 7.75 p. 100 et parfois plus. Si cet intérêt était placé dans le fonds, vous pourriez peut-être songer à donner l'augmentation de pension appropriée que vos employés méritent vraiment.

En outre, j'estime que votre déclaration devrait fournir plus de détails sur le fonds de pension. La somme, l'intérêt accru et tous les détails devraient être énoncés de sorte que si nous avons une mauvaise impression et tout comme les employés, nous pourrions en discuter de façon plus intelligente. En principe, je vous dis toutes ces choses car je crois que votre société devrait songer à accorder parité dans le domaine des pensions le plus tôt possible.

M. MacMillan: Il faut faire une distinction entre parité de pension avec l'industrie d'une part et parité de pension avec les fonctionnaires d'autre part. En ce qui a trait à l'industrie, notre programme de pension peut se comparer très favorablement. Je ne parlerai pas du tout de l'aspect négociations des syndicats; si vous voulez des renseignements à ce sujet, je peux vous les obtenir. Pour ce qui est de la parité avec les pensions de la Fonction publique, dans bien des cas, nos pensions ne sont pas basées sur la même chose. Nous avons des règlements tout à fait différents. Le plus important est que les pensions de la Fonction publique ne constituent pas une caisse. La Couronne n'est pas obligée d'établir une réserve du montant actuarial des pensions nécessaire pour répondre indéfiniment aux demandes de pensions.

[*Texte*]

• 1135

We have to do that; this is required of us under the Pension Benefits Standards Act. The consequences are that every time there is a wage adjustment which in turn affects future pensions, there is added to the liability of the pension fund a capital sum required to discharge it. Every time there is a major change in the plan there is also added to it. So there is a vast sum of money that has to be paid into the fund which is not paid directly to the employee.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. MacMillan, I am told that my time is up. I would like to discuss this with you further but the point is that the CNR is owned by the people of Canada, the civil service and Air Canada that I am talking about are also owned by the people of Canada. I think the time has come whereby all Crown corporations should have equality in pensions notwithstanding any. I thought I would mention that to you, and I think . . .

Mr. MacMillan: My answer to that is to change the law.

Mr. Guay (St. Boniface): Pardon me.

Mr. MacMillan: I am saying that my answer to that would be to change the law.

The Chairman: Mr. Guay, you can pursue that this afternoon. Mr. Ritchie and then Mr. Comtois.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, I am interested in the grain movement on the prairies and the fact that we seem to be at maximum capabilities very often. To some extent it almost seems as if the movement of grain has to fit the railways rather than the railways attempting to fit into the . . .

Mr. MacMillan: That is not our philosophy.

Mr. Ritchie: Yes. You did mention that in the movement of petroleum the cars have always belonged generally to the shipper.

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Ritchie: With industries that have large shipments, like the grain trade and so on, would there be any advantage to the shippers rather than the railways owning the cars.

Mr. MacMillan: That does prevail in certain other industries too. The only qualification that a railroader would have to it is that the shipper, if he wants to own the equipment, should own all the equipment that is dedicated to that service. We do not like partial participation because when traffic is down they will always load their own cars and leave the railway-owned cars to stand by and accumulate dust. But if an industry wishes to own all the equipment which they expect to require for their service, this can work out quite satisfactorily.

In the petroleum industry—I do not know the history of it but I do know that for a very, very long time they have always done that—there are some potash movements which are done in industry-owned equipment where a mine will own or lease all the equipment that is used to move their product. Some coal mines own their equipment and some iron ore shipments are moved in company-owned equipment. Grain could easily be one of these things. There is a certain number of grain cars required on a 12-month basis. I have not seen a figure recently but it was estimated that a total of approximately 10,000 c :s were required on a 12-month basis to move grain.

[*Interprétation*]

Nous devons le faire en observant la Loi sur les normes des prestations de pension. Par conséquent, chaque fois qu'il y a ajustement de traitement, ce qui affecte les pensions à venir, on ajoute au passif du fonds de pension, une somme nécessaire pour le combler; chaque fois que le programme fait l'objet d'un changement important, il nous faut ajouter une somme. Il faut donc verser une vaste somme dans la caisse qui n'est pas payée directement à l'employé.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur MacMillan, on me dit que mon temps est écoulé. J'aimerais que nous puissions continuer d'en parler mais le fait est que le CN est la propriété des Canadiens; la Fonction publique et Air Canada dont je parle sont également propriété des Canadiens. Je crois que le temps est venu où toutes les sociétés de la Couronne devraient avoir parité de pension. J'ai cru bon de le mentionner et je crois . . .

M. MacMillan: Ma réponse est qu'il faudrait modifier la loi.

M. Guay (Saint-Boniface): Pardon.

M. MacMillan: J'ai dit qu'il faudrait modifier la loi.

Le président: Monsieur Guay, vous pourrez poursuivre cet après-midi. M. Ritchie puis M. Comtois.

M. Ritchie: Monsieur le président, je m'intéresse au mouvement du grain dans les Prairies et au fait que nous semblons souvent fonctionner à pleine capacité. Dans une certaine mesure, il semble que le mouvement du grain doit s'adapter aux chemins de fer plutôt que ce soit ceux-ci qui tentent de s'adapter . . .

M. MacMillan: Ce n'est pas notre théorie.

M. Ritchie: Oui. Vous en avez parlé quant au mouvement du pétrole; en général, les wagons ont toujours appartenu à l'expéditeur.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Ritchie: Dans le cas des industries qui ont de grosses cargaisons, comme le commerce du grain et ainsi de suite, serait-il avantageux que l'expéditeur et non les chemins de fer soit propriétaire des wagons.

M. MacMillan: Cela a cours dans certaines autres industries aussi. Du point de vue des chemins de fer, si l'expéditeur désire posséder son propre équipement, il devrait posséder tout ce qui a trait au service. Nous ne sommes pas en faveur de la participation partiale car quand le trafic est à la baisse, ils chargeront d'abord leurs propres wagons pour laisser la poussière s'accummuler sur ceux des chemins de fer. Mais si une industrie désire posséder tout l'équipement dont elle prévoit avoir besoin pour son service, cela pourrait très bien fonctionner.

Pour ce qui est de l'industrie pétrolière, je n'en connais pas l'histoire mais je sais qu'ils agissent ainsi depuis longtemps, on transporte de la potasse dans de l'équipement que possède l'industrie; une mine possédera ou louera tout l'équipement utilisé pour transporter ses produits. Certaines mines de charbon possèdent leur propre équipement et certaines cargaisons de minerai de fer sont transportées dans de l'équipement appartenant à la société. Cela pourrait se produire dans le cas du grain. Au cours d'une année, on a besoin d'un bon nombre de wagons pour le grain. Je n'ai pas vu de chiffres récemment mais on évalue le tout à environ 10,000 wagons au cours d'une année.

[*Text*]

Mr. Ritchie: Is that for both railways?

Mr. MacMillan: That is the total number. That is not the number required to move it in the bulge, and as of right now there would be something of the order of 22,000 cars between the two railways in the grain business. As you well know, there are surges in this business when a lot of grain moves and there are others when the volume is cut in half, and so it is. If there was enough industry-owned equipment to look after the 12-month movement then that would be quite advantageous, I would think.

Mr. Ritchie: Many of your grain cars are interchangeable with other commodities, are they not?

• 1140

Mr. MacMillan: Indeed they are. With the hoppers we use to move grain in we can also use them in the potash business or any other clean lading.

Mr. Ritchie: Could hopper cars be developed that would be adequate to use on many of these branch lines that present hopper cars are not able to be put on which give a certain amount of discrimination to grain movement?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct but I do not really think that is what ought to be done and I might tell you what my views are on this.

You remember in 1967, I guess it was, there was a great deal of discussion about the prairies branch lines. There are several thousand miles of them if you put it altogether I think everyone concerned accepts the fact that there is more rail trackage on the prairies that was required at one time to collect the grain than is now required. The difficulty has been to agree upon those branch lines and segments which are not required. So a very large amount of this trackage was frozen but it was frozen in contemplation of studies which would delineate and determine upon a rational branch line collection system on the prairies. It has not been possible to really bring this ahead because to raise it is really preaching against motherhood. That gets to be a very difficult thing to do in these circumstances, but the day will come when it will have to be done.

During this interim period, I think it would be fair to say that, because of lack of knowledge as to which branch is going to be abandoned, the railways have been doing the minimum maintenance required to keep for safety and operation.

I do not know whether I should tell you this or not and I would hope it would not hit the newspapers, but we have decided to take our own lines and we have made a study as to which ones we think ought to be maintained and we have inaugurated a program to start to upgrade the lines which we think inevitably will be preserved. It is on a five-year basis at the moment. It will cost over the five-year period, I do no know, $35 to $40 million—perhaps more. This is done in part so that we will be able to put the hoppers in.

I do not think it would be intelligent really to design a smaller hopper car. I think it is best to stick with the 4,500 cubic foot one because there is more capability and the difference in cost between a small one and a large one is not all that great. It is better to have the big cars because of their capability. They will handle 3,000 bushels; they will handle half as much again as a box car and they will do a better job for the country.

[*Interpretation*]

M. Ritchie: Est-ce pour les deux chemins de fer?

M. MacMillan: C'est un nombre global. Ce n'est pas le nombre requis et actuellement les deux chemins de fer possèdent environ 22,000 wagons consacrés au mouvement du grain. Comme vous le savez, il y a des fluctuations quand le mouvement du grain est important, il y en a d'autres quand le volume est de moitié; il en est ainsi. Si l'industrie possédait suffisamment d'équipement pour pouvoir répondre au mouvement d'une année, ce serait très avantageux.

M. Ritchie: Beaucoup de vos wagons à grain peuvent être employés pour d'autres denrées, non?

M. MacMillan: Oui. Le wagon-trémie que nous utilisons pour le mouvement du grain peut aussi être utilisé dans le cas de la potasse.

M. Ritchie: Serait-il possible de produire des wagons-trémies qui pourraient être utilisés sur beaucoup de ces lignes qui ne peuvent actuellement les recevoir ce qui cause une certaine discrémination face au mouvement du grain?

M. MacMillan: Oui, c'est exact, mais je ne crois pas que c'est ce qui devrait être fait et je vous dirai ce que je pense à ce sujet.

Vous vous rappellerez peut-être qu'en 1967 il y a eu plusieurs discussions sur les lignes des Prairies. Si on les met bout à bout, elles s'échelonnent sur plusieurs milliers de milles. Je pense que tous les intéressés acceptent le fait qu'il y a plus de voies ferrées dans les Prairies qu'il n'est nécessaire pour ramasser le grain actuellement. La difficulté a été de s'entendre sur quelles lignes et segments ne sont pas nécessaires. Une grande partie de ces voies ont été gelées, mais en vue d'études qui détermineraient un système rationel dans les Prairies. La chose n'a pu être présentée par c'est prêcher contre son clocher. Cela devient très difficile à faire mais cela devrait être fait un jour.

Entre temps, je crois qu'il serait juste de dire que, vu qu'on ne sait quelles lignes seront abandonnées, que les chemins de fer ne se sont soumis qu'à l'entretien nécessaire pour assurer la sécurité et le fonctionnement.

Je ne sais si je devrais vous le dire, et j'espère que les journeaux ne s'en empareront pas, nous avons décidé d'avoir nos propres lignes et nous avons fait une étude sur celles qui à notre avis devraient être conservées et nous avons inauguré un programme ayant pour but l'amélioration des lignes qui seront inévitablement préservées. Il s'agit actuellement d'un programme quinquennal. Il coûtera de 35 à 40 millions de dollars, peut-être plus. Ce programme a pour but l'utilisation des wagons-trémie.

A mon avis, il ne serait pas tellement brillant de construire un wagon-trémie plus petit, je crois qu'il vaut mieux s'en tenir au wagon de 4,500 pieds cubes car il offre plus de possibilités et la différence de prix n'est pas importante. Les gros wagons sont préférables à cause des possibilités qu'ils offrent. Ils peuvent contenir 3,000 boisseaux. Ils peuvent contenir une fois et demie ce que contient un wagon fermé et sont préférables pour le pays.

[*Texte*]

Mr. Ritchie: Do industries own their own rolling stock? That does not include locomotives, does it?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Ritchie: Would you say there are fewer complaints, a better relationship or . . .

Mr. MacMillan: There are fewer complaints about car supply because they would have to complain to themselves.

Mr. Ritchie: But you do not lose them in the United States, that is, in a sense?

Mr. MacMillan: Yes, some of the stuff does go south. Yes, there is potash that moves south.

Mr. Ritchie: Do they get lost too?

Mr. MacMillan: They have much better control of them. Because they have a corporate presence there also. Many movements are interplant movements; they are movements between the point of origin and a processing plant of their own. I do not think they all are but quite often they are.

• 1145

Mr. Ritchie: In the prairie conference of the provincial and federal governments there was discussion about both major railways giving a regional breakdown of their costs, so that the usual complaints, charges and counter-charges could be better aired or better understood. Do you think that you can give this, in a reasonable way? Will the railways be able to do this? And why have they not done it in the past?

Mr. MacMillan: I do not really know. I will have to consult my colleagues about that and you could come back to the question when I understand, really, what you are searching for there.

The Chairman: You are through, Mr. Ritchie?

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order. On that same point, I have a very pertinent question to ask on the regional profit and loss statement with respect to rail hauls. Can an answer to that be supplied as an appendix to these minutes, if that information is available? And if not, why not? And if not, when?

Mr. MacMillan: One of the basic problems lies in this: that between any one railway system and another, we do not have any accurate divisions of the revenue earned in a component. If you take a movement originating in the west and going into central Ontario, we do not divide the revenue. But we know the expense side of the equation.

Mr. McCain: That was what I was afraid of.

Mr. MacMillan: If it was a different railway, we would know exactly.

The Chairman: Mr. Comtois.

M. Comtois: Merci, monsieur le président. Une question qui m'intéresse surtout, c'est la question du Service-voyageurs. Selon votre rapport annuel, en 1972 cela a représenté 5.3 p. 100 de vos revenus. Est-ce qu'on pourrait me dire ce que cela représentait, par exemple, il y a 10 ans?

[*Interprétation*]

M. Ritchie: Les industries possèdent-elles leurs propres wagons? Cela ne comprend pas les locomotives n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non.

M. Ritchie: Diriez-vous qu'il y a moins de plaintes, de meilleures relations ou . . .

M. MacMillan: Il y a moins de plaintes au sujet de l'approvisionnement en wagon car ils devraient se plaindre à eux-mêmes.

M. Ritchie: Mais vous ne les perdez pas aux États-Unis?

M. MacMillan: Oui, certains vont vers le sud. Oui, la potasse va vers le sud.

M. Ritchie: Est-ce qu'on les perd aussi?

M. MacMillan: On a un meilleur contrôle. En effet, il y a là une société. Il y a beaucoup de mouvement entre les usines? Il y a des mouvements entre le point de départ et une de leurs propres usines de traitement. Elles ne leur appartiennent pas toutes mais c'est que c'est souvent le cas.

M. Ritchie: Lors de la conférence des Prairies qui a réuni les gouvernements provinciaux et fédéral, on a discuté de la possibilité que les deux compagnies de chemins de fer présentent un état détaillé de leur frais de sorte que leurs réclamations habituelles, accusations et contre-accusations, soient mieux exposées et plus compréhensibles. Pourriez-vous nous donner cela? Les compagnies de chemins de fer seront-elles capables de le faire? Et pourquoi ne l'ont-elle pas déjà fait?

M. MacMillan: Je ne le sais pas. Je dois consulter mes collègues à ce sujet et vous pourrez reprendre votre question lorsque je comprendrai vraiment ce que vous cherchez à savoir.

Le président: Vous êtes dur, monsieur Ritchie?

M. McCain: Monsieur le président, au sujet du Règlement, j'ai une question très pertinente à poser sur la déclaration de profits et pertes régionales concernant le transport ferroviaire. Peut-être que la réponse à cette question pourrait servir d'annexe à ce compte rendu si l'information est disponible? Sinon, pourquoi? Sinon, quand?

M. MacMillan: La source du problème est ceci: aucune répartition précise des revenus n'a été établie entre les différents réseaux de chemin de fer. Si vous prenez un service entre l'Ouest et le centre de l'Ontario, nous ne divisons pas les recettes. Mais nous connaissons le côté dépenses de l'équation.

M. McCain: C'est ce que je craignais.

M. MacMillan: S'il s'agissait d'une société de chemins de fer différente, nous le saurions exactement.

Le président: Monsieur Comtois.

Mr. Comtois: Thank you, Mr. Chairman. The point I am above all interested in is the question of the passenger service. According to your 1972 Annual Report, this service represented 5.3 per cent of your revenue. Could someone tell me how much that represented, for instance, 10 years ago?

[*Text*]

Mr. MacMillan: We are looking for it Mr. Comtois. We have the information available but it will take a little while to dig it out.

M. Comtois: Merci, je vais passer à une autre question. Est-ce qu'on pourrait me dire si depuis ces dix dernières années, le CN a pris de lui-même l'initiative d'établir de nouvelles lignes de Service-voyageurs, n'importe où au Canada?

Mr. MacMillan: I do not recall any new passenger services. By that, I mean services on lines where they did not have any passenger service before. My colleagues and I think that the answer, if we understand the question correctly, would be, no.

M. Comtois: Est-ce qu'il y a des études qui sont faites par votre compagnie en vue d'établir des nouveaux services pour les voyageurs si le besoin se faisait sentir? Ou alors attendez-vous vous toujours que la demande vienne de la région des villes ou des gouvernements concernés?

Mr. MacMillan: No. If we anticipated an area where there would be a passenger demand, and so on and so forth, then we would inaugurate a service on it, always bearing in mind our need to collaborate with the CTC.

What has happened, and this may be what you are getting to, is that we have built new branch lines on occasion and the question of whether or not those lines should have passenger service has been closely considered.

I think immediately of a railway called the Great Slave Lake railway, which runs from northern Alberta up to Hay River. At that time, there was a study conducted, and so on and so forth. But it was a long way, and it was decided that a passenger service was not desirable primarily because people moving from the south were originating in Edmonton and going through to Hay River and it would have been a long trip on a passenger train and they would fly.

• 1150

In so far as the intermediate points are concerned, there had been in that area for many, many years a very good highway, and that was their mode; there were buses on the highway and they used their own private vehicles. But the question whether passenger service should be inaugurated was considered.

M. Comtois: Est-ce que vous avez une division qui s'occupe spécialement de faire des études dans ce sens-là? Et si vous en avez une, quelle serait la personne responsable?

Mr. MacMillan: Well, studies of this nature would be done in collaboration with the passenger department, on the one hand, which is under the direction of Yvon H. Masse, and the Research and Development department, on the other, which is under the direction of Mr. John Gratwick.

M. Comtois: Vous avez relocalisé, l'an passé, une ligne pour le Service-marchandises à Mirabel; est-ce que vous avez étudié, en même temps la possibilité d'établir un Service voyageurs entre Mirabel, Dorval et Montréal?

Mr. MacMillan: Yes, we have a line there, and the availability of this line for passenger service has been studied and is still continuing to be studied. It has not been finalized yet and there has been no indication from the governments concerned whether or not that is what is desired. But I am quite familiar with that. We had to move

[*Interpretation*]

M. MacMillan: C'est ce que nous cherchons, monsieur Comtois. Nous savons déjà où trouver le renseignement mais cela va prendre quelque temps.

Mr. Comtois: Thank you. I am going to ask another question. I would like to know if during the last 10 years, CN has taken the initiative to create new lines for passengers, anywhere in Canada?

M. MacMillan: Aucun, à ma connaissance, c'est-à-dire des lignes qui n'étaient pas empruntées des voyageurs auparavant. Mes collègues et moi-même croyons que la réponse à cette question, si nous l'avons bien comprise, serait non.

Mr. Comtois: Have studies been made by your company in view of establishing new passenger services where there is a need for it? Or then, do you always wait for a demand from the region, cities or governments concerned?

M. MacMillan: Non. Si nous prévoyions les besoins d'une région concernant un service-voyageurs, nous inaugurerions un service, car nous n'oublions jamais la nécessité de collaborer avec le CTC.

Ce qui est arrivé, et c'est peut-être ce que vous voulez dire, c'est que nous avons construit de nouvelles lignes d'intérêt local à l'occasion et que la question de savoir si ces lignes devaient être réservées au service-voyageurs a été étudiée de près.

Je pense ici à une compagnie de chemins de fer appelée *Great Slave Lake Railway* qui relie le nord de l'Alberta à Hay River. A ce moment-là, on a effectué une étude. Mais il s'agissait d'un très long trajet, et il a alors été décidé que le service-voyageurs n'était pas souhaitable, premièrement, parce que les gens qui se déplaçaient à partir du sud venaient d'Edmonton, ne s'arrêtaient pas à Hay River et que cela leur ferait un très long voyage en train. Ils préféreraient prendre l'avion.

En ce qui a trait aux points intermédiaires, cette région est desservie depuis de nombreuses années par une excellente autoroute, et c'était le mode de transport; des autocars l'empruntaient, ainsi que des véhicules privés. Mais la question de savoir si un service-voyageurs devait être instauré a été étudiée.

Mr. Comtois: Do you have a branch which is especially designated to make studies in that area? If yes, who is the person in charge?

M. MacMillan: Des études de ce genre se font en collaboration avec le service des voyageurs, d'une part, qui est dirigé par M. Yvon H. Massé, et le service de recherche et de développement, d'autre part, qui est dirigé par M. John Gratwick.

Mr. Comtois: Last year, you have relocated a freight line to Mirabel; have you examined at the same time the possibility to establish a passenger service between Mirabel, Dorval and Montreal?

M. MacMillan: Oui, nous y avons une ligne, et la possibilité d'affecter cette ligne pour le confort des voyageurs a été étudiée et continue de l'être. Aucune conclusion ne nous est parvenue encore et le gouvernement en cause n'a pas encore indiqué quel était son désir. Mais je suis très habitué à ce genre de choses. Nous avons dû déplacer nos

[*Texte*]

our railway out of the way to permit the field to be built, and it was swung down and round what I think of as the west end of the field. But that is quite active and when the time comes we may know a lot more about it.

M. Comtois: Maintenant, pour la région de Montréal, vous avez les Services voyageurs. Pour la banlieue ouest de Montréal, je pense qu'il y a quelque 22 trains pour voyageurs par jour; il y en a quelques uns pour le Sud, mais vers l'Est de Montréal il y a des banlieux qui se développent rapidement et il n'y a pas un seul train pour voyageurs. Est-ce que vous envisagez ou si vous avez étudié la possibilité d'en établir pour la banlieue est de Montréal?

Mr. MacMillan: No, we really have not because—you are quite familiar with the geography of that part of the country—we do not have a good trackage opportunity to go east. You will remember we had Moreau Street Station and this at one time was a passenger station. But it has been abandoned as a passenger station, the trackage removed, and anything we would do there I really do not think would be convenient. I think the logical development would be the subway system rather than a surface railway.

M. Comtois: Mais je parle, monsieur MacMillan, de la partie plus à l'est, à l'extérieur de l'Île de Montréal.

Yes, the Repentigny area, Joliette and so on.

Mr. MacMillan: No, I am told we have no current studies on this, Mr. Comtois.

• 1155

M. Comtois: Si les municipalités concernées vous faisaient la demande d'établir un service, est-ce que vous seriez prêts à considérer leur demande et à faire les études nécessaires?

Mr. MacMillan: Yes, we would. We would certainly be prepared to carry out the studies and we would be prepared to enter into arrangements similar to those we have in other parts of the country which basically are that we would provide the service and give them all the revenue and they would pay all the expense. This is the story in Toronto. We operate a service there which is called the "Go" service on behalf of the Government of Ontario under a deal of that nature. We manage it, we operate it, we man it, and they get all the revenue and pay the bills.

M. Comtois: Serait-il possible d'avoir une copie de l'entente qui a été signée avec le gouvernement de l'Ontario pour les «*Go Trains*»?

Mr. MacMillan: I would have to consult the government. My difficulty there is that agreements, as you realize, contain obligations on the part of two different people. In so far as our side of the obligation is concerned, I have no difficulty at all but I do not think it is competent to me and it has always been regarded as most undesirable for us to divulge the obligations of the other party. But basically, as I told you, they have provided all the money required to physically accommodate the service and they set the rates, they set the fares, they set the schedules; we operate them for them, and they get all the revenue and pay all the bills.

M. Taschereau: Monsieur Comtois, si vous voulez, nous n'avons pas les détails pour ce qui est de toutes les années 1963 à 1973. Mais en 1963, le revenu en provenance du service-voyageurs était de 48.7 millions, soit 7.2 p. 100 des revenus totaux du chemin de fer. En 1973, le revenu en provenance du service de passagers représentera 66.8 millions, soit 5.3 p. 100 du revenu total du chemin de fer.

[*Interprétation*]

voies de chemin de fer pour permettre la construction du nouvel aéroport international. C'est très actif et un jour, nous en connaîtrons avantage à ce sujet.

Mr. Comtois: Now, for the Montreal area, you have passenger services. For the western suburb of Montreal, I think there are some 22 passenger trains a day, some of them go southward, but in the east end of Montreal there are suburbs that are developing rapidly and there is no passenger service. Do you consider or have you considered the possibility of establishing one passenger service for the east-end suburb of Montreal?

M. MacMillan: Non, nous ne l'avons pas commencé car nous connaissons très bien la géographie de cette partie du pays et nos possibilités de mettre les rails ne sont pas très bonnes vers l'est. Vous vous souviendrez de la station Moreau qui était à ce moment-là une station pour voyageurs, Mais on lui a enlevé son rôle de station de voyageurs, les rails ont été enlevés, et quoi que nous entreprenions là, je ne crois pas que ce serait approprié. Je crois qu'une solution logique consisterait dans le système des métros, plutôt que dans un système transport terrestre.

Mr. Comtois: But I am speaking, Mr. MacMillan, of the east-end part outside the Island of Montreal.

Oui, la région de Repentigny, de Joliette et ainsi de suite.

M. MacMillan: Non, on me dit qu'il n'y a aucune étude entreprise à l'heure actuelle là-dessus, monsieur Comtois.

Mr. Comtois: If the municipalities concerned asked you to establish a service, would you be ready to consider their request and to make the necessary studies?

M. MacMillan: Oui, nous le ferions. Nous serions prêts à faire les études et à faire des ententes semblables à celles que nous avons faites en d'autres parties de ce pays qui stipulent fondamentalement que nous offrirons le service et que nous leur donnerons tous les revenus s'ils paient les dépenses. Tel est le cas à Toronto. Nous avons là-bas un service qui s'appelle le service «Go» au nom du gouvernement de l'Ontario en vertu d'un accord de ce genre. Nous le dirigeons, nous le gérons, nous fournissons le personnel nécessaire et ils reçoivent les revenus et paient les frais.

Mr. Comtois: Would it be possible to have a copy of this agreement which has been signed with the government of Ontario for the "*Go Trains*?"

M. MacMillan: Je devrai consulter le gouvernement. La difficulté qu'il y a, comme vous le savez, est que ces ententes contiennent des obligations de la part des deux parties en cause. En ce qui concerne nos obligations, il n'y a aucune difficulté mais je ne crois pas avoir la compétence de vous divulguer les obligations de l'autre partie. Mais fondamentalement, comme je vous l'ai dit, ils nous ont donné l'argent nécessaire à aménager le service et ils ont établi les tarifs, et les taux, ainsi que les horaires; nous dirigeons le système et ils touchent les revenus et paient les frais.

Mr. Taschereau: Mr. Comtois, if you want, we do not have the details concerning all the years from 1963 to 1973. But in 1963, the revenue coming from the passenger service was $48.7 million, or 7.2 per cent of the total railway revenues. In 1973, the revenue proceeding from the same service will represent $66.8 million or 5.3 per cent of the total railway revenue.

[*Text*]

M. Comtois: 5. . . . .

M. Taschereau: 5.3 p. 100.

M. Comtois: Merci. On disait tout à l'heure que ce qui empêchait le plus la rapidité ou la vitesse sur vos *trains* de voyageurs, c'étaient les passages à niveau ou la localisation de certaines lignes dans les grands centres. Qu'est-ce que vous faites au sujet de la relocalisation de certaines lignes dans les centres urbains et l'élimination de ces passages à niveau, ce qui vous permettrait d'accélérer la vitesse et le service en même temps?

Mr. MacMillian: The elimination of level crossings is governed again by the CTC and they have at their disposal a sum of money voted annually by Parliament which now is of the order of magnitude of $20 million, and the administration by the board of this fund is related to applications made by municipalities or railways to eliminate a specific level crossing. They call a hearing and have the parties present and they make an apportionment of the cost of eliminating the crossing, an apportionment between the railway in question and the municipality, and the remainder of it is paid by the commission out of the level crossing fund. The CTC normally pays 80 per cent of the cost and the remaining 20 per cent is divided between the railway and the municipality.

• 1200

This has brought about the elimination of some very difficult crossings. In the fullness of time I suppose we will be able to look to the day when crossings will be largely eliminated. They are eliminated also, not only in crossings, but by running parallel roads on each side of the railway. We get rid of them and then have a major overpass.

M. Comtois: Monsieur le président, ce qui me surprend un peu, c'est que l'initiative ne semble jamais venir du CN. Le CN ne fait que répondre à des pressions exercées par les gouvernements locaux, provinciaux ou fédéral. D'après les propos tenus depuis une couple d'heures, l'initiative ne semble jamais venir de la société elle-même. Vous ne répondez qu'à des demandes, sans jamais inaugurer quoi que ce soit, surtout dans le domaine des passagers, des passages à niveau et le reste.

Mr. MacMillan: I am sorry if you gave the impression we do not take the initiative. The fact is that we have the reputation in the world of taking more initiative than any other railway. The best example I can give you of the current passenger initiative is the work that has been done on the turbo train. This could hardly be described as lacking initiative.

I have been accused that the company is displaying too much initiative. We should have put it in the ditch a long time ago and forgotten about it. The realities are that unless we continue with it, we are never going to get over the mechanical humps, and somebody will penetrate it. Therefore, I cannot accept your accusation that we do not display initiative.

We have initiated the elimination of level crossings. Certainly we have, and we will continue. But the other forces at play there are such that it has to be dealt with on a system basis. There are demands from all over the system for the elimination of crossings, and we have never yet opposed one.

[*Interpretation*]

Mr. Comtois: Five . . .

Mr. Taschereau: 5.3 per cent.

Mr. Comtois: Thank you. A while ago we were saying that what was mostly preventing your trains from speeding was the level crossing for the locality of certain lines in large centres. What are you doing about the relocalization of certain lines in urban centres and the elimination of these level crossings, which would allow you to accelerate the speed and the service as well?

M. MacMillan: C'est la CTC qui s'occupe de l'élimination des passages à niveau et elle dispose d'une somme qui lui est accordée annuellement par le Parlement, somme qui représente actuellement 20 millions de dollars, et l'administration de cette somme par la Commission est reliée aux demandes présentées par les municipalités ou par les compagnies de chemins de fer en vue d'éliminer un passage à niveau donné. La Commission tient une audience et réunit les parties en cause et fait ensuite une répartition du coût de l'élimination du passage, entre le chemin de fer en question et la municipalité, et c'est elle-même qui paie ensuite le reste. La CTC paie habituellement 80 p. 100 des frais et le reste est divisé entre les chemins de fer et la municipalité.

Cela a provoqué la suppression de passages très difficiles. Je suppose qu'un jour tous les passages à niveau pourront être supprimés. On peut également les supprimer en constituant des routes parallèles à la voie ferrée. Il y a aussi le cas des viaducs.

Mr. Comtois: Mr. Chairman, I am a bit surprised that the initiative never comes from CN. The CN only answers to pressures from federal, provincial and local governments. According to what we have been seeing for a couple of hours, the initiative seems to come from the company itself. You only answer to demands without ever initiating anything, especially when it comes to passengers, crossings, etc.

M. MacMillan: Je suis désolé si vous avez l'impression qu'on n'emploie pas d'initiative. En fait, nous avons la réputation mondiale de prendre plus d'initiative que tout autre chemin de fer. Le meilleur exemple que je puisse vous donner actuellement est l'initiative que nous avons prise relativement aux passagers, travail que nous avons fait quant au turbo train. Il serait difficile de dire qu'il s'agit d'un manque d'initiative.

On m'accuse de faire preuve de trop d'initiative. Nous aurions dû tout laisser tomber il y a longtemps. Le fait est qu'à moins que nous continuiions, nous ne trouverons jamais ce qui ne va pas. Je ne peux donc pas accepter votre accusation stipulant que nous ne montrons aucune initiative.

C'est nous qui avons inauguré la suppression des passages à niveau. Nous l'avons fait et nous continuerons. Mais nous ne sommes pas les seuls et il faut se fier à un système. Les demandes nous viennent de partout et nous n'en n'avons pas encore refusé une.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Comtois. It is now 12 o'clock.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order, before you see the clock and call it noon and adjourn, I will ask the indulgence of the Committee and take an unorthodox but not unprecedented approach to questioning. Under circumstances well outside my own control, I will not be here. I think I am, after Mr. Peters, the next questioner. I wonder whether I might pose three rhetorical questions that the witnesses might answer, either in conjunction with other questions or separately at some point for the record. I could read them at a later date.

The Chairman: That would be all right if you made them quickly, or even handed them to the President. I notice you have them written out.

Mr. Forrestall: Yes, I do. They were simply to ask him whether he would comment on operational fuel supplies both nationally and regionally, whether we have a short supply, whether he anticipates any impairment of services as a result of the fuel crisis, and what the prospects are for further rate increases as a result of fuel cost increases. Then I would like some general comment on the progress of up-grading rail roadbeds and bridges in the Atlantic region.

The Chairman: The Chair will permit Mr. MacMillan to answer when we come back this afternoon at 3.30 p.m.

Mr. Forrestall: I thank the Committee for that, Mr. Chairman.

The Chairman: We stand adjourned until 3.30 p.m. We meet in the same room this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1536

The Chairman: Gentlemen, I think we are still one short of a quorum but when we are hearing witnesses we can proceed without a quorum unless somebody moves a motion. I know we will have a quorum shortly, so I think we should proceed. Mr. MacMillan informs me that a number of questions for information were put this morning and he has some answers here that he would like to put on the record before we begin.

Mr. MacMillan: If I may, sir. We had questions on fuel from Mr. Macquarrie and Mr. Forrestall; Mr. Macquarrie's were related to the relativity of consumption between various modes. I have some information that may be of interest to him and other members.

The railroads of Canada used only 1.7 per cent of the total energy consumed. This figure embraces all the petroleum products and also electricity because it becomes germane to any discussion of energy.

Highway users consume 76 per cent of the total petroleum used in Canada. The ratio between rail and highway—these are in terms of freight because we do not have passenger figures immediately available—is 1:6. In other words, highway consumption is six times as great as the railway's.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Comtois. Il est maintenant midi.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; avant qu'on ne suspende nos travaux, je ferai appel à l'indulgence du Comité relativement à l'interrogatoire. Il me sera impossible d'être ici cet après-midi. Je crois que mon tour vient tout de suite après M. Peters. Je me demande si je pourrais poser trois questions auxquelles le témoin pourrait répondre; elles pourraient être inscrites au dossier plus tard.

Le président: D'accord, si vous pouvez le faire rapidement ou même les remettre au président. Je vois que vous les avez écrites.

M. Forrestall: Oui. Je voulais simplement savoir s'il pourrait faire quelques commentaires sur les approvisionnements en combustible du point de vue national et régional, s'il croit que les services seront réduits à cause de la crise et quelles sont les prévisions relativement à l'augmentation des taux. Puis, j'aimerais qu'il fasse quelques commentaires généraux sur l'amélioration des ponts dans la région atlantique.

Le président: La présidence permettra à M. MacMillan de répondre quand nous nous réunirons de nouveau à 15 h 30.

M. Forrestall: J'en remercie le Comité.

Le président: Nous suspendons nos travaux jusqu'à 15 h 30. Nous nous réunirons dans la même pièce.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, il nous manque encore une présence pour avoir quorum, mais lorsque nous entendons des témoins nous pouvons poursuivre sans quorum à moins que quelqu'un présente une motion. Je sais que les présences seront suffisantes bientôt et je pense que nous devons commencer. M. MacMillan m'informe que certaines questions ont été posées ce matin exigeant des informations et il a des réponses à donner qu'il désire consigner.

M. MacMillan: Si vous le permettez, monsieur. On nous a posé des questions au sujet du combustible de la part de M. Macquarrie et de M. Forrestall; les questions de M. Macquarrie avaient trait à la relativité de la consommation suivant divers modes d'emploi. J'ai des données qui peuvent être intéressantes pour lui et d'autres membres du Comité.

Les chemins de fer du Canada n'ont utilisé que 1.7 p. 100 de toute l'énergie consommée. Ce chiffre comprend tous les produits pétroliers et l'électricité puisque cela concerne tous les débats sur l'énergie.

Les routiers ont consommé 76 p. 100 du pétrole utilisé au Canada. La proportion entre le rail et le route, en trafic, marchandises car nous n'avons pas de chiffre en main pour le trafic voyageur, est de 1.6. La consommation routière est donc de six fois celle du rail.

[*Text*]

Also, we were asked about aeroplanes in relation to rail. We do have a figure for a 747, which is a big jet aeroplane. In that case, the ratio is 1:10.

Mr. Forrestall was interested in energy and our fuel capabilities, with particular reference to our fuel storage and our policy with regard to it. We have fuel storage scattered throughout the length and breadth of Canada. Our practice traditionally has been not to carry and stock any more fuel than we needed but since the crisis began to develop some weeks ago, we have been following the policy of keeping the tanks filled at all times. We have on hand today in the Mountain Region 65,000 barrels, that is 15 days consumption; the Prairie Region has 82,000 barrels, which also is 15 days; the Great Lakes, 100,000 barrels, 18 days; the St. Lawrence Region, 64,000 barrels, 22 days consumption; and on the mainland part of the Atlantic Region, we have 43,000 barrels, which is 18 days requirements; Prince Edward Island, 82,000 barrels, which is 230 days requirements; and in Newfoundland, 50,000 barrels, 30 days requirements. This gives us a total of 17 million gallons. We use about 24 million gallons a month and, therefore, we have in store at the moment approximately 20 days in supplies.

Mr. Forrestall also asked whether we had an assured source of fuel. We are assured of our fuel as long as crude is available. This is all pursuant to contracts which commit the petroleum companies to supply us with fuel, and so on. The variation in price follows the approval by the government of price adjustments in the petroleum industry.

• 1540

He also asked me what were the prospects for freight rate increases as a result of fuel cost increases. I interpret this to have reference to general freight rate increases and, had he been here, I would have said that I assumed that he and other members of the Committee were familiar with the government's policy on freight rate increases and that I was not at this time about to announce a general freight rate increase to recoup the costs. But I think I should say that our fuel bill, on present prices, for 1974, as opposed to 1973, will be up about $20 million.

Mr. Mazankowski: What is that in terms of percentage?

Mr. MacMillan: About 40 to 50 per cent above what it is this year.

Mr. Blenkarn asked for certain information, and I would like to provide that. You indicated an interest in the profitability of various activities, and particularly the hotel operation. I have available quite a large statement which gives the return on investment of each of these hotels. Rather than reading it out, would it suffice if I deposited it with the Clerk?

Mr. Rose: Could we have a motion to have it appended to the *Minutes of Proceedings and Evidence.*

[*Interpretation*]

On nous a aussi demandé des renseignements sur le trafic aérien par rapport au rail. Nous avons un chiffre pour le 747, qui est un jet puissant. Il est cent fois moins élevé.

M. Forrestall désirait savoir quel était notre potentiel énergétique et en combustible particulièrement ayant trait au combustible emmagasiné et à notre politique à cet égard. Nous avons du combustible emmagasiné partout au Canada. Nous évitons traditionnellement d'emmagasiner trop de stock ou plus de combustible que nous n'en avons besoin mais, depuis la crise survenue il y a quelques semaines, nous avons comme politique de remplir nos réservoirs en tout temps. Nous avons dans la région de Mountain présentement 65,000 barils de réserve pour une consommation de 15 jours; dans la région des Prairies, 82,000 barils pour 15 jours; dans la région des Grands lacs 100,000 barils pour 18 jours; dans la région du Saint-Laurent, 64,000 ou 22 jours de consommation et dans la région de l'Atlantique su la terre ferme principalement, 43,000 barils qui devraient répondre aux besoins pendant 18 jours; en Île du Prince-Édouard, 82,000 barils couvrant 230 jours de service; et à Terre-Neuve, 50,000 barils ou 30 jours de consommation. Ce total est l'équivalent de 17 millions de gallons. Nous consommons environ 24 millions de gallons par mois et nous avons donc en réserve en ce moment quelque 20 jours d'approvisionnement.

M. Forrestall a aussi demandé si nous avions une source certaine de combustible. Nous ne manquerons pas de combustible tant que nous pourrons obtenir le pétrole brut. Ceci en vertu des contrats qui obligent les compagnies pétrolières de nous fournir le combustible et ainsi de suite. La variation du prix dépend de l'approbation du gouvernement au sujet de l'ajustement des prix dans l'industrie du pétrole.

Il m'a aussi demandé qu'elle était la perspective d'augmentation du tarif du trafic marchandises par suite de l'augmentation de coût du combustible. Je l'interprète comme faisant allusion au tarif général du trafic marchandises et, s'il avait été présent, j'aurais dit que je supposais que lui-même et d'autres membres du Comité connaissent bien la politique du gouvernement au sujet de la hausse de tarif du trafic marchandises. Je n'étais pas disposé pour le moment à annoncer une augmentation générale du tarif du trafic marchandises en vue de récupérer les coûts. Cependant, je puis dire que notre compte de combustible, aux coûts actuels, pour 1974, par rapport à 1973 s'élèvera à près de 20 millions de dollars.

M. Mazankowski: Comment cela se traduit-il en pourcentage?

M. MacMillan: De 40 à 50 p. 100 de plus que l'année dernière.

M. Blenkarn a demandé certains renseignements et j'aimerais les lui fournir. Vous avez manifesté de l'intérêt au sujet de la rentabilité de diverses activités et, plus particulièrement, de l'exploitation des hôtels. J'ai ici un état assez complet qui indique le rapport sur l'investissement de chacun de ces hôtels. Plutôt que de le lire, peut-être préférera-t-il de le remettre au secrétaire?

M. Rose: Pourrions-nous présenter une motion à l'effet que ceci soit annexé aux procès-verbaux et témoignages?

[*Texte*]

The Chairman: Do you so move, Mr. Rose?

Mr. Rose: I so move.

Motion agreed to.

Mr. MacMillan: It covers each hotel and the totals, and I think you will find the information there that you lack.

There was a second question concerning land holdings which Mr. Blenkarn asked, regarding the value of properties retired in 1972 and 1971. This was with reference to the Statement of Sources and Applications of Funds appended to the *Minutes of Proceedings* of this Committee of November 8, a statement filed by the Minister of Finance.

In particular, there was reference to the item of $14.8 million, and I have also available for filing, if that is the wish of the Committee, a breakdown of the $14.8 million, showing exactly how it arises. I am not entirely sure that this was what was requested but if it was not, then we shall endeavour to produce any additional information.

The third question, as I have it, was a projection of the rate of return on the Toronto tower and our projection there is 10 per cent to 12 per cent.

Then Mr. Forrestall, in his questions, asked us to comment on the upgrading of the road bed in Atlantic Canada. I have asked Mr. Hunt to give a short comment on that point.

The Chairman: Mr. Hunt.

Mr. Hunt: This morning, it was mentioned that capital works on plant in 1974 would be up very appreciably, and the figure mentioned was 30 per cent. You will find that the increase manifests itself in the Atlantic region very noticeably.

When we talk about plant, we refer normally to rail, bridges and ties, and I can give you some information on these. For instance, on rail, on the mainland, as far as the Atlantic region is concerned we will lay 177.9 miles of new rail, which is an appreciable increase over 1973 and in Newfoundland, we will again more than double the laying of PW rail on the island.

On bridges, there is about a 50 per cent increase in the capital . . .

• 1545

Mr. Marshall: Could you explain that PW rail?

Mr. Hunt: PW means part worn. It is rail that normally for Newfoundland it would be of the 80 to 100-pound category rail that has been pulled up from tracks some place else, the ends cropped, the rail inspected ultrasonically and in most cases either welded back into 78-foot lengths, or close to it, or continuous weld. Following inspection in cropping, it goes back into track again, and we hope, under the track conditions that prevail in Newfoundland, for about a 20-year life.

Bridges, I mentioned, will go up about 50 per cent. That is the capital value of work on bridges on the mainland and also in Newfoundland.

[*Interprétation*]

Le président: Est-ce que vous proposez cette motion, monsieur Rose?

M. Rose: Je la propose.

La motion est adoptée.

M. MacMillan: Cela comprend chaque hôtel et les totaux et je pense que vous y trouverez l'information qui vous manque.

Une seconde question visait la propriété foncière; elle a été posée par M. Blenkarn concernant la valeur de la propriété retirée en 1972 et 1971. C'était à propos de l'état des sources et l'emploi des fonds annexés aux procès-verbaux et témoignages du Comité du 8 novembre, un état déposé par le ministre des Finances.

On y faisait allusion en particulier au poste de 14.8 millions de dollars, et j'ai aussi en main, et je suis prêt à le déposer au Comité, un recoupement des 14.8 millions de dollars qui est très précis. Je ne suis pas absolument certain que cela répond à la question mais, sinon, je m'efforcerai de fournir les renseignements supplémentaires.

La troisième question, est telle qu'elle m'est soumise, demande la projection du taux du rapport à la Toronto tower et notre projection donne 10 à 12 p. 100.

M. Forrestall, dans son interrogatoire, nous a demandé des observations sur l'amélioration de la voie ferrée dans les provinces de l'Atlantique. J'ai demandé à M. Hunt de commenter brièvement ce point.

Le président: Monsieur Hunt.

M. Hunt: Ce matin, on a mentionné que les travaux d'établissement en 1974 augmenteraient sensiblement, on a parlé de 30 p. 100. Vous constaterez que cette augmentation est surtout remarquable dans la région de l'Atlantique.

Lorsque nous parlons d'établissement, nous parlons d'habitude de rails, de ponts et de traverses, et je puis vous donner certains renseignements à ce sujet. Par exemple, pour l'installation de rails sur la terre ferme, dans la région de l'Atlantique, nous poserons 177.9 milles de nouveaux rails, soit une augmentation notable par rapport à 1973; et, à Terre-Neuve, nous doublerons le rail PW dans l'île.

Pour les ponts, l'augmentation du capital d'établissement sera de près de 50 p. 100 . . .

M. Marshall: Pourriez-vous nous expliquer ce que signifie le PW?

M. Hunt: PW (Part worn) signifie partiellement usagée. C'est le rail qui à Terre-Neuve serait de la catégorie 80-100 livres et qui a été retiré d'une autre voie, les bouts rognés, le rail inspecté ultrasoniquement et dans la plupart des cas, soit soudé de nouveau sur une longueur de 78 pieds environ ou sur toute la longueur. Une fois que les extrémités ont été inspectées, la voie est de nouveau installée et nous espérons, d'après les conditions à Terre-Neuve, qu'elle pourra durer 20 ans.

La hausse pour les ponts sera d'environ 50 p. 100; c'est la valeur en capital des travaux sur les ponts de la terre ferme et aussi à Terre-Neuve.

[*Text*]

About ties, we are intending to lay about 40 per cent more ties in the Atlantic region which would be both the mainland and the island. This represents to us about 325,000 ties for 1974.

These three items, I think, give the best indication of the kind of work we intend to accomplish in the Atlantic region, both the mainland and the island, in 1974.

The Chairman: That concludes the information. I have on my list for the first go-around, Mr. McCain, Mr. Peters, Mr. Taylor, —Mr. Forrestall has asked his questions—Mr. Turner, Mr. Schellenberger, Mr. Loiselle, Mr. Marshall, and Mr. Benjamin.

An hon. Member: Is that the first round only?

The Chairman: That is the first round. Mr. McCain.

Are you speaking on a point of order, Mr. Mazankowski, or are you just muttering? Just muttering, all right. Keep your mutterings to yourself then.

Mr. McCain.

Mr. Rose: On that point of order, could Mr. Mazankowski rebroadcast his mutterings? Was it a serious point?

Mr. Mazankowski: If I thought you should have heard it, I would have broadcast it.

The Chairman: Order, gentlemen. Mr. McCain.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman. In respect to grain shipments that were discussed this morning at some length, there is a problem in the eastern section of Canada as well as in the West, and since the CNR are one of the two major carriers and deliver to more points than any other line in the East, what can the eastern feeder look forward to as far as shipments of grain supplies by rail are concerned?

Mr. MacMillan: We move all the grain we are capable of doing pursuant to the direction of the Wheat Board. The eastern feed grain consumers I expect for the winter stock would like to see this in position in Georgian Bay so that it can be moved. The plan is to move as much grain to the Lakehead as conceivably possible. I understand there is to be an attempt made to keep the bay ports open for perhaps a month thereafter during which time the movement will be as intensified as possible—and it ought to be. Given a break in the weather, we should be able to do that.

Mr. McCain: Grain would be moved by water then from Thunder Bay to lake ports.

Mr. MacMillan: That is correct. Once we get it there then of course we can move it out.

Mr. McCain: You can move it out by rail from there.

Mr. MacMillan: We can move it out by rail.

Mr. McCain: But in the interim the primary position of importance has been allocated to vessel loading to the exclusion of rail movements and there is some considerable fear in the East that if some change of emphasis is not forthcoming, they are going to be out of grain.

[*Interpretation*]

Nous avons l'intention de poser 40 p. 100 plus de traverses dans la région de l'Atlantique que sur la terre ferme dans l'île. Ceci représente environ 325,000 traverses à poser en 1974.

Ces trois postes, sont les meilleurs indices du genre de travail que nous avons l'intention d'accomplir dans la région de l'Atlantique tant sur la terre ferme que dans l'île, en 1974.

Le président: Ceci complète les renseignements. J'ai inscrit sur ma liste au premier tour: M. McCain, M. Peters, M. Taylor—M. Forrestall a posé ses questions—M. Turner, M. Schellenberger, M. Loiselle, M. Marshall et M. Benjamin.

Une voix: Est-ce pour le premier tour seulement?

Le président: C'est pour le premier tour. Monsieur McCain.

Est-ce que vous faites appel au Règlement, monsieur Mazankowski, ou est-ce que vous marmottez seulement? Vous marmottez, très bien. Alors, marmottez pour qu'on ne vous entende pas.

Monsieur McCain.

M. Rose: Sur un point du Règlement, est-ce que M. Mazankowski pourrait diffuser ces murmures? Est-ce qu'il s'agissait d'un point sérieux?

M. Mazankowski: Si j'avais pensé que vous deviez l'entendre, je l'aurais diffusé.

Le président: A l'ordre, messieurs. Monsieur McCain.

M. McCain: Merci, monsieur le président. Au sujet des livraisons de céréales discutées ce matin pendant assez longtemps, un problème se pose dans l'Est du Canada aussi bien que dans l'Ouest et, comme le CNR est un des deux grands transporteurs et fait des livraisons à plus d'endroits que tout autre ligne de l'Est, qu'est-ce que l'engraisseur de bétail de l'Est peut espérer comme livraison de céréales par rail?

M. MacMillan: Nous transportons toutes les céréales possibles suivant la direction qui nous est donnée par la Commission canadienne du blé. Les consommateurs de céréales fourragères de l'Est pour l'engraissement du bétail en hiver aimeraient que cette position soit à la Baie Georgienne afin de pouvoir expédier. Nous projetons d'acheminer le plus de céréales possible vers la têtes des Lacs. Je crois comprendre qu'on cherche à prolonger la navigation dans les ports des baies pendant un mois peut-être la saison ordinaire et le mouvement sera intensifié autant que possible. Nous pourrons le faire pourvu que la température soit clémente.

M. McCain: Les céréales seraient transportées par eau de Thunder Bay aux ports lacustres?

M. MacMillan: Exactement. Une fois rendues là, naturellement, elles seraient expédiées.

M. McCain: Vous pouvez les transporter là par rail?

M. MacMillan: Nous pouvons l'acheminer par rail.

M. McCain: Mais, entre-temps, la position primaire est d'importance et elle favorise le chargement du navire à l'exclusion du transport ferroviaire et des craintes sérieuses sont manifestées dans l'Est où on redoute faute d'insistancce que les approvisionnements de céréales ne soient pas livrés.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I am sorry that is not really something over which we have any control. We have to move the grain pursuant to the direction of the Wheat Board.

Mr. McCain: They are also concerned about the fact that the agreed charge by which grain is moved eastward precludes the use of boxcars longer than 40'6". They can use smaller ones, but no larger ones. What equipment do you have on order or do you anticipate receiving for movement of grain eastward?

• 1550

Mr. MacMillan: I would have to consult one of my colleagues about the first limitation. That is news to me. I do not really know why that would be.

Mr. Hunt tells me this must be some local elevator where they do not have capabilities of handling . . .

Mr. McCain: This is part of the contract of agreed charge between you and the receivers, sir, as I understand it.

Mr. MacMillan: You realize, of course, that some elevators can only take the smaller cars.

I would have to investigate that.

Mr. McCain: Would you investigate it, because this has worked to some disadvantage to them.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McCain: The size of car which is loaded is 40 feet, 6 inches or smaller. It is old equipment. There is considerable inconvenience both to you and to the receivers in this regard. They would like to look forward to something better in the line of equipment and deliveries.

Mr. MacMillan: Yes, indeed.

Mr. McCain: You cannot give them any assurance, then, except that, if the Wheat Board so decrees, you will be able to deliver the grain they require.

Mr. MacMillan: I am afraid that is the position.

Mr. McCain: I just want to ask one question on the tower. To what degree will the tower facility duplicate the communications system that is already operated by private enterprise in this country?

Mr. MacMillan: I do not think it will duplicate it at all. The present stations in Toronto do have facilities but they do not regard them as being of the quality they would like, and they are all moving on to the tower. I say, all. I am quite sure it is all but I would not like to be positive on that score.

Mr. McCain: They are requesting this service from you or some other supplier.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McCain: All right. With respect to car movement, what progress have you made in reducing cycle time, say in the last 5, 10 or 25 years, or in each of those periods of time if you have any records in that regard?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Je regrette beaucoup mais cela échappe complètement à notre contrôle. Nous devons acheminer les céréales suivant les directions de la Commission canadienne du blé.

M. McCain: Ils s'inquiètent aussi du fait que la quantité de céréales qui doit être transportée vers l'Est empêche d'utiliser les wagons fermés de plus de 40 pieds et six pouces. Des plus petits wagons mais non des plus grands peuvent être utilisés. Quel matériel avez-vous commandé ou espérez-vous recevoir pour transporter les céréales vers l'Est?

M. MacMillan: Il faudra que je consulte mes collègues sur la première restriction. Cela m'étonne. Je ne sais vraiment pas ce que cela pourrait être.

M. Hunt me dit qu'il doit s'agir d'un élévateur local où la capacité n'est pas suffisante . . .

M. McCain: Cela fait partie du contrat sur la quantité convenue entre vous et ceux qui reçoivent les approvisionnements, monsieur, d'après ce que je comprends.

M. MacMillan: Vous vous rendez compte, naturellement, que certains élévateurs ne peuvent recevoir que des petits wagons.

Il faudra que je fasse enquête.

M. McCain: Voulez-vous vérifier car cela présente pour eux des désavantages.

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: Le wagon de cette dimension est de 40 pieds et six pouces ou plus petit. C'est du vieux matériel. Il y a beaucoup d'embarras autant pour vous que pour ceux qui attendent les livraisons à cet égard. Ils voudraient avoir mieux comme matériel et livraison.

M. MacMillan: Oui, vraiment.

M. McCain: Vous ne pouvez donc les rassurer autrement qu'en disant que, si la Commission canadienne du blé le décrète ainsi, vous pourrez livrer les céréales dont ils ont besoin.

M. MacMillan: Je crains que ce soit notre position.

M. McCain: Je veux simplement poser une question au sujet de la tour. De quelle façon la tour fera-t-elle double emploi des communications déjà transmises par l'entreprise privée au Canada?

M. MacMillan: Je ne crois pas qu'il y aura double emploi. Les stations de Toronto ont les facilités mais ne les estiment pas de qualité suffisante et elles se transportent toutes à la tour. Je dis toutes. Je suis pas mal certain que c'est toutes mais je n'aimerais pas l'affirmer.

M. McCain: Ils exigent ce service de vous ou d'autres fournisseurs?

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: Très bien. Pour ce qui est du mouvement des wagons, quel progrès avez-vous fait pour réduire le cycle des livraisons depuis cinq, dix ou 25 ans ou durant chacune de ces périodes si vous avez des données?

[*Text*]

Mr. MacMillan: We have made major progress in this. Do we have specific information?

A Witness: Yes.

Mr. McCain: This is in general, not just grain.

Mr. MacMillan: Oh, no. In general.

Mr. Hunt: In talking about the Canadian car cycle and forgetting about . . .

Mr. McCain: Internal Canadian movement.

Mr. Hunt: Yes, internal car cycle. We are now and have been for several months at around 14 days per car. It represents about one day over the same period last year, which is about an 8 per cent improvement in car utilization year over year. I do not have the exact figures, although I have seen them, but our improvement in utilization is in the order of 30 to 40 per cent over the past five years.

Mr. McCain: As a feed mill operator at one time and as a potato shipper, I found that the delivery times and the cycle times, according to the reports of your officials in the Atlantic area, seemed to be declining rather than improving up to last year. I was not connected with it last year at all. Cycle times were reported up to 17 days for a roughly 450-mile haul by road to Montreal. Do you have any statistics on that cycle time?

Mr. Hunt: Not on that specific cycle time.

Mr. McCain: Would you take a look at it and see if it can be improved? There is some considerable problem in respect of both delivery and availability of cars at various seasons of the year, and the cycle time seems to be one of the factors that should be looked into.

Mr. Hunt: The cycle time is vitally important because the shorter the cycle the fewer cars we need to do the job and therefore there are additional cars available for increased movements. We spend a very great deal of time on improving the cycle. We said this morning that the cycle into the United States periodically gets up to 45 days. We have got it down now to 35 days, so that it results in an effective increase of the ratio of 10 to 35, in units.

Mr. McCain: There was a time when you had what was known as a commodity priority, a perishable commodity priority, and your tariffs for perishable commodities were such that you moved those commodities by the earliest possible train to destination. Why were those perishable commodity priorities abandoned by the Canadian railroad system?

Mr. MacMillan: I am sorry but I cannot answer that. I can find out the reason.

• 1555

Mr. McCain: Would you find out and let us know,

Mr. MacMillan: Yes, sir.

Mr. McCain: . . . because we have been advised this has happened in the potato industry and in the various perishable commodity items.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Nous avons fait beaucoup de progrès. Avons-nous des renseignements précis à ce sujet?

Une voix: Oui.

M. McCain: Ceci en général, pas seulement pour les céréales.

M. MacMillan: Oh, non. En général.

M. Hunt: Au sujet du cycle canadien du mouvement des wagons et abstraction faite . . .

M. McCain: Le mouvement canadien intérieur.

M. Hunt: Oui, le cycle du mouvement des wagons à l'intérieur. Il est et a été depuis plusieurs mois à 14 jours par wagon. Cela représente une journée par rapport à la période correspondante l'année dernière, soit quelque 8 p. 100 d'amélioration pour l'utilisation du wagon en une année. Je n'ai pas les chiffres exacts, bien que je les ai vus, mais l'amélioration pour l'usage est de l'ordre de 30 à 40 p. 100 au cours des cinq dernières années.

M. McCain: A titre d'ancien meunier, et expéditeur de pommes de terre en un autre temps, je constate que les périodes de livraison et le cycle des livraisons d'après les rapports de vos hauts fonctionnaires pour la région de l'Atlantique semblent décliner plutôt que s'améliorer depuis un an. Je n'y ai pas participé l'année dernière. On a parlé de cycle de 17 jours pour 450 milles de transport routier à Montréal. Avez-vous des statistiques au sujet du cycle?

M. Hunt: Pas concernant ce cycle des périodes.

M. McCain: Voulez-vous s'il vous plaît vous informer et voir ce qui peut être amélioré? Il y a un problème très grave et de livraison et de disponibilité des wagons suivant les saisons de l'année, et le cycle des périodes de livraison est un des facteurs à étudier.

M. Hunt: Le cycle des périodes de livraison est vital car plus le cycle est court et moins de wagons il nous faut et le supplément de wagons peut être utilisé pour accélérer les livraisons. Nous consacrons beaucoup de temps à cette amélioration. Nous avons dit ce matin que le cycle aux États-Unis se prolonge périodiquement à 45 jours. Nous l'avons réduit ici à 35 jours et obtenu comme résultat une augmentation efficace de la proportion de 10 à 35 unités.

M. McCain: Il était un temps où vous aviez un ordre prioritaire des marchandises, les denrées périssables étant les premières et vos tarifs sur les denrées périssables étaient telles que vous hâtiez la livraison de ces denrées par train vers la plus proche destination. Pourquoi les chemins de fer canadiens ont-ils abandonné la priorité accordée aux denrées périssables?

M. MacMillan: Je suis désolé, mais je ne peux répondre. Je peux chercher pourquoi.

M. McCain: Pourriez-vous le faire et nous le laisser savoir . . .

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: . . . parce que nous avons appris que cela s'était produit dans l'industrie de la pomme de terre et des divers produits périssables.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I know that we do move perishables as expeditiously as we can. It is in our interests to do it and certainly in the interests of the shipper and the consignee.

Mr. McCain: Why do not the two lines make every possible effort to co-operate to reduce total ton-mile for freight in Canada? I could give you an example. In taking car of potatoes to Montreal you take it down the Saint John Valley to the City of Saint John, back to Moncton, up through McGivney, Juniper, Edmundston, and then on to Montreal. In three days you have moved it horizontally 25 miles. That is your schedule at the moment.

Mr. MacMillan: Does this make sense?

Mr. McCain: It is fact, sir.

Mr. MacMillan: Is it?

Mr. McCain: It is fact; I ship them.

Mr. MacMillan: I will have to find out about that one, too.

Mr. McCain: While you are finding this out, it seems to me that one of the problems, particularly in the Atlantic area, is that the railroads are not co-operating to reduce time, to reduce ton-mile haul or perhaps to exercise economies in the movement of freight, and I would like to know if this is not a feasible approach for the co-operation and multiple use of equipment.

For instance, will you tell me why if a car of perishable commodities, such as canned goods, arrives in the town of Woodstock in the potato growing area that car is taken back empty, while people wait for other cars to load?

Mr. MacMillan: That might be because that car is dedicated to a specific service and it might be of a specific kind. It might be a compartmentized car and exclusively reserved to a given movement, so it cannot be diverted.

Mr. McCain: The definition which the shippers were given was that the car was for clean lading. A potato shipper who washed his potatoes, packed them in cellophane bags in masters was considered as wishing to put a dirty lading in the car. Now, we would like to have some explanation why washed potatoes in polyethylene in paper masters would be considered a dirty load.

Mr. MacMillan: I will find that out for you.

Mr. McCain: Is that a reasonable question, sir?

Mr. MacMillan: Oh yes, it is, because basically my reaction would be that washed potatoes in polyethylene bags are clean.

Mr. McCain: This happened to come in on a CP siding but you have the same type of cars in your system and I understand the same ruling applies for the clean lading for the car.

Mr. MacMillan: The reason for the clean lading, of course, is that cars going into the potato service, for example, cannot load coal oil at the end of the run because that kills them . . .

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Je sais que nous transportons les produits périssables aussi rapidement que possible. C'est dans notre intérêt de le faire, ainsi que dans celui de l'expéditeur et du destinataire.

M. McCain: Pourquoi les deux compagnies de chemins de fer ne collaborent-elles pas pour réduire le nombre total de tonnes-milles transportées au Canada? Je peux vous donner un exemple. Pour transporter un wagon de pommes de terre à Montréal, on lui fait descendre la vallée de la Saint-Jean jusqu'à Saint-Jean, il remonte à Moncton, passe par McGivney, Juniper, Edmundston puis arrive à Montréal. En trois jours, il a parcouru 25 milles à vol d'oiseau. C'est ce qu'indique votre horaire actuel.

M. MacMillan: Est-ce possible?

M. McCain: Mais c'est un fait.

M. MacMillan: Vraiment?

M. McCain: Certainement; j'en expédie moi-même.

M. MacMillan: Il faudra que j'étudie aussi la question.

M. McCain: Pendant que nous y sommes, il me semble que l'un des problèmes, surtout dans la région Atlantique, est que les chemins de fer ne collaborent pas pour réduire les délais, le nombre de tonne-mille, ou pour faire des économies sur le mouvement des marchandises, et j'aimerais savoir s'il n'est pas possible de collaborer et d'utiliser l'équipement en commun.

Pourriez-vous me dire par exemple pourquoi un wagon de produits périssables comme des conserves, peut arriver à Woodstock, dans la région de la pomme de terre, et qu'il repart vide alors qu'on y attend d'autres wagons pour charger?

M. MacMillan: C'est sans doute que ce wagon est destiné à un chargement précis et qu'il est d'un type donné. Il peut s'agir d'un wagon cloisonné réservé exclusivement pour certains horaires, qu'on ne peut donc employer autrement.

M. McCain: Les expéditeurs nous ont dit que ce wagon était réservé au chargement propre. On juge qu'un expéditeur qui a nettoyé ses pommes de terre et les a mises dans des sacs de cellophane veut mettre dans les wagons un chargement sale. J'aimerais bien savoir pourquoi des pommes de terre nettoyées et mises dans des sacs de polyéthylène enrobés de papier sont considérées comme un chargement sale.

M. MacMillan: Je vais faire les recherches nécessaires.

M. McCain: Ma question est-elle raisonnable?

M. MacMillan: Bien sûr, parce que ma première réaction serait de dire que des pommes de terre nettoyées et placées dans des sacs de polyéthylène sont propres.

M. McCain: Cette affaire s'est produite avec le Canadian Pacifique mais vous disposez du même genre de wagons et j'imagine que les mêmes règlements s'appliquent à la propreté des chargements.

M. MacMillan: Si on impose un chargement propre, c'est que, par exemple, les wagons qui transportent des pommes de terre ne peuvent charger du goudron au retour parce que cela tuerait les pommes de terre.

[*Text*]

Mr. McCain: Can you tell me why it is impossible to use some of these cars, for instance, for LCL work on the return voyage rather than bring back five to ten thousand cars a year empty to the Saint John Valley to load with potatoes?

Mr. Hunt: That is a condition that comes up on car classification again. LCL is normally handled and we call up a class B, C, or D car, a car that is sound and is meant for that particular classification. Now a car that may come in, a class A car or a special purpose car, or a captive service car, could handle express or LCL—you are quite right—but the better use of that car we have found is to get it back into its own pool and bring other cars that are satisfactory for the movement of LCL into the LCL service. Some people will say that is cross-hauling, empty car miles, but we have proven this out many times over.

The most perfect example is the studies that we have conducted over 10 years on the use of paper cars. By dedicating cars to paper and under no circumstances allowing that car to be used in any other commodity, we have improved the over-all utilization and investment in those cars and have not deteriorated the availability of cars for other service. It does work out that we are able to keep a class of car dedicated to a service. You will find out in the long haul your car utilization will be far better than by using any other method we have found.

Mr. McCain: You can get better rates with single use for a car than you can with multiple use for a car.

• 1600

Mr. Hunt: We can get a better return.

Mr. MacMillan: For certain cars. What we are dealing with here now is a radical change in the basic railroad philosophy. It used to be that a railway operated on the principle of endeavouring to get a backhaul for every car that was offloaded at a distant point, but the result of that was that cars were hanging around and not in use. Now the more intelligent procedure is to dedicate the cars and move them, even if they are empty, into position for the loads. We spend as much time in the movement of empties as we do in the movement of loads, whereas it used to be, at the beginning of my time with the railway, that we never did that. We never moved empties; we held them for a load going in the direction. But to proceed on that basis the inventory must be materially higher.

Mr. McCain: Would you not have gone from one extreme to the other? I can see that you have unique situations where it is perhaps better to move an empty car that is not going to be used at that point than it is to leave it sitting there. But I think you have gone from one extreme to the other, according to all the economics of the trucking industry, for instance, which insists that it must haul both ways. Except under very attractive contract structures they haul both ways. The railroads in the States, some of which, not very many, are making money, are now actively seeking loads for return haul for the type of equipment that I am referring to, including . . .

Mr. MacMillan: And we do, too, if we can get a dedicated return haul. That is the ideal arrangement, and we have several of these set up, on the system where we do not backhaul the empties but load them in the continuous pipe back as close as we can to the point of origin. There is nothing the matter with that. That is highly intelligent. But what I was talking about was the general principle

[*Interpretation*]

M. McCain: Pouvez-vous me dire pourquoi il est impossible, par exemple, de charger certains de ces wagons à capacité réduite lors du retour, au lieu de ramener 5 à 10,000 wagons vides par an dans la vallée de la Saint-Jean pour les recharger de pommes de terre?

M. Hunt: C'est encore une fois une question de classification des wagons. En cas de chargement partiel (L.C.L.), nous faisons appel à un wagon de type B, C, ou D, en bonne condition et conforme à cette classification-là. Maintenant, s'il arrive un wagon de type A ou pour chargements spéciaux, il peut charger des marchandises express ou à chargement réduit—vous avez tout à fait raison là-dessus—mais nous nous sommes aperçus qu'il est plus économique de le renvoyer à vide et d'amener pour le service L.C.L. des wagons conçus pour chargement réduit. Certains diront que du double emploi, du gaspillage, mais nous avons prouvé le contraire plusieurs fois.

La meilleure illustration de ceci, ce sont les études que nous menons depuis 10 ans sur l'utilisation des wagons réservés au transport du papier. En ne nous en servant que pour cela, nous en avons amélioré le rendement global et fait fructifier l'investissement, sans détériorer les wagons réservés à d'autres tâches. Il se trouve que nous sommes en mesure de réserver un type de wagons à un service donné. On s'aperçoit à la longue que l'utilisation des wagons est beaucoup plus rationnelle ainsi qu'en se servant de l'autre méthode.

M. McCain: On obtient un meilleur rendement en ne réservant un wagon qu'à un seul type de marchandise plutôt quLà plusieurs.

M. Hunt: C'est plus économique.

M. MacMillan: Pour certains wagons. Ce que nous envisageons actuellement, c'est un changement radical des principes du transport par rail. Anciennement, on partait du principe qu'il fallait tenter de recharger tout wagon déchargé à une certaine distance, mais cela avait pour conséquence que les wagons restaient là à ne rien faire. il est plus intelligent de déplacer les wagons, même s'ils sont vides, et de les mettre en position d'être chargés. Nous passons autant de temps à déplacer les wagons vides que les pleins, tandis qu'auparavant, dans mon temps, nous ne le faisions jamais. Nous ne déplacions jamais des wagons vides; nous les réservions à un chargement à destination de leur point de départ. Mais pour agir ainsi, il faut disposer d'un matériel plus important.

M. McCain: N'êtes-vous pas passés d'un extrême à l'autre? Vous me parlez de situations particulières où il vaut mieux déplacer un wagon vide qui restera inutilisé que de le laisser à ne rien faire. Mais il me semble que vous êtes passés d'un extrême à l'autre, si l'on se réfère au principe des camionneurs, par exemple, qui exige un chargement à l'aller et au retour. Sauf pour des contrats exceptionnellement alléchants, ils chargent dans les deux sens. Aux États-Unis, les chemins de fer, dont certains, pas tellement, font des profits, cherchent à charger le genre de wagons dont je parle pour le voyage de retour y compris . . .

M. MacMillan: Nous le faisons également, si nous pouvons trouver un chargement approprié pour le retour. C'est le système idéal, que nous avons appliqué à plusieurs reprises; on ne renvoie pas les wagons vides, mais on les charge sur le chemin du retour jusqu'à un point le plus rapproché possible du point de départ. Cela ne pose pas de problème. C'est un système très intelligent. Mais ce dont je

[*Texte*]

that we used to have of not moving empties into position for loads. We waited until we got a load going in the direction and that required a very substantially larger number of units.

Mr. McCain: In the negotiation of potato rates I wish you would find some way, then, some excuse, to give us a better rate than you are giving. You are saying, "We have to turn this equipment around; it is a one-way load, and we cannot give you a better rate." Let us look for the two-way load. We have to get a better rate.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I was talking to John Skoberg and he said to give his regards to the President.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

Mr. Peters: He wants to know, and I presume it is a good question, how it is that in Regina at the present time they are scrapping hundreds and hundreds of series 22 cars on the CP and also series 24, hundreds of them. These are green cars, and why the CNR has not picked them up rather than their going to the scrap . . .

Mr. MacMillan: Bought them from them?

Mr. Peters: Well, they are scrap. They seem to be . . .

Mr. MacMillan: I would think if they are scrapping them there is not much value left in them for us to buy.

Mr. Peters: Do you know that?

Mr. MacMillan: No, I do not actually know that. I did not know of this scrapping program. Their equipment procedures are somewhat different from ours.

Mr. Peters: Are you scrapping cars, too?

Mr. MacMillan: No, we are not scrapping cars. I think I explained this morning what we are doing. We went right through the inventory of the stuff we had had stacked at our shops and so on that in the normal course of events, business conditions being calm and lots of equipment being around, we would not have repaired. But rather than that, we inaugurated a program to put these back in service. Perhaps that does not make too much economic sense but it will give us equipment that we cannot get because we cannot buy new cars. You cannot rent them.

Mr. Peters: As President of the CNR, as a president of a Crown corporation, do you agree that you have a responsibility to the Canadian people in terms of transportation that is not like the responsibility of other companies that are not in your position? Do you agree that you have that responsibility?

Mr. MacMillan: I think that is a reasonable statement. It is a question of degree, of course.

• 1605

Mr. Peters: It would appear that what is happening is that the CPR if it scraps its cars, and we put on a transport controller, which is all we would have to do when there is a difficulty, we will not be able to look to CPR because they will not have any cars. Obviously we will not be able to force them to put on cars they do not have. If they do not have them, and you do not have them, then we are just not going to have them. This gets us into the position where the Canadian government, and that is the people, are buying hopper cars, 2,000 of them, and these are by agree-

[*Interprétation*]

parlais, c'est notre ancien principe de ne pas amener les wagons vides à la position d'être chargés. Nous attendions de trouver un chargement pour cette direction, ce qui exigeait un très grand nombre de wagons.

M. McCain: Pour la négociation du prix de transport des pommes de terre, j'aimerais que vous trouviez un argument pour nous donner un meilleur prix que le prix actuel. Vous dites que le transport ne se fait que dans un sens et que vous ne pouvez pas nous donner un meilleur prix. Cherchons à transporter des marchandises dans les deux sens. Il faut que nous obtenions un meilleur prix.

Le président: Monsieur Peters.

M. McCain: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Peters: Monsieur le président, je parlais avec M. John Skoberg, qui m'a demandé de présenter ses salutations au président.

M. MacMillan: Merci beaucoup.

M. Peters: Il aimerais savoir, et je pense que c'est une bonne question, comment il se fait qu'à Regina, actuellement, le Canadien Pacifique abandonne des centaines et des centaines du type 22 et du type 24. Je me demande pourquoi le CN ne les a pas récupérés au lieu de les laisser partir à la casse.

M. MacMillan: Les leur racheter?

M. Peters: Mais ils vont à la ferraille. Il semble . . .

M. MacMillan: J'imagine que si on les met hors service, il ne doit pas en rester grand-chose.

M. Peters: En êtes-vous sûr?

M. MacMillan: Non, en fait je ne le sais pas. Je n'ai pas entendu parler de cette mise hors service. Ils appliquent à leurs équipements des règles différentes des nôtres.

M. Peters: Mettez-vous également des wagons hors service?

M. MacMillan: Non, pas nous. Je pense avoir expliqué ce matin ce que nous faisons. Nous avons passé en revue la liste de l'équipement que nous avons en atelier et ailleurs, matériel que normalement, s'il n'y avait pas trop de travail et si nous avions beaucoup de matériel disponible, nous n'aurions pas à réparer. Mais au lieu de cela, nous avons lancé un programme pour le remettre en service. Cela ne semble peut-être pas très rentable mais cela nous donnera un équipement que nous ne pouvons obtenir, parce que nous ne pouvons acheter de nouveaux wagons. Nous ne pouvons pas en louer non plus.

M. Peters: Pensez-vous qu'en tant que président du CN, d'une société de la Couronne, vous avez en matière de transport une responsabilité envers le peuple canadien que n'ont pas d'autres sociétés se trouvant dans une position différente? Pensez-vous avoir cette responsabilité?

M. MacMillan: C'est vrai, sans doute. C'est évidemment une question de degré.

M. Peters: Il semble que si le Canadien Pacifique envoie ses wagons à la ferraille, et que nous nommions un contrôleur des transports, ce qui est la seule chose à faire en cas de difficulté, nous ne pourrons plus faire appel au CP par ce qu'il n'aura plus de wagons. On ne peut évidemment pas le forcer à mettre en service des wagons qu'il n'a pas. S'il ne les a pas et que vous ne les avez pas, personne ne les aura. Cela nous amène dans une situation où le gouvernement canadien, c'est-à-dire le peuple, achète 2,000 wagons-trémie qui, par convention, reviennent aux compagnies de

[*Text*]

ment turned over to the railways. In other words, the Canadian public own this transportation facility and yet it looks as if we are going to have to supply enough hopper cars to handle the grain trade for all western Canada if we allow CPR to scrap cars for the purpose of unloading them.

If you do not buy them—and you are the people of Canada, the same as if we buy hopper cars and supply them to you—it just seems that you have an obligation to make a recommendation to us about this whole matter of supply of cars in this country for particularly what I think the railways consider to be an uneconomic operation.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. McRae.

Mr. McRae: Could I ask a question of the hon. member?

Mr. Peters: That is not a point of order but he can.

Mr. McRae: Have you acknowledged me on a point of order?

The Chairman: You can ask a question of him if he is not making himself very clear.

Mr. McRae: Well, I would like to ask a question then if he would accept it.

The Chairman: Yes.

Mr. McRae: Are you actually charging the CPR at this stage of the game with scrapping cars that we badly need in this country, because if you are, I think, it is a serious charge?

Mr. Peters: Yes. The indication is that there is . . .

Mr. McRae: I would like it to be well noted here that that charge is being made.

Mr. Peters: The indication is that the CPR in Regina, at the steel mill, are scrapping hundreds, literally hundreds of 22- and 24-series boxcars. These are 40 ton and 60 ton cars.

What I am suggesting is that I believe the management of the Canadian National Railways have an obligation to tell this Committee whether we are in serious trouble by having to supply through another method hopper cars to add to those 2,000 we are already supplying to handle our grain trade. The indication is, as I see it, if they remove these cars and scrap them, put them through the refinery, obviously they are not going to be there and they cannot be made to haul the grain even if we have a controller. It would only leave the Canadian National carrying a load that we have always said before had to be carried mutually by the railways.

Mr. McRae: I think we should find out why these cars are being scrapped. I think it is incumbent upon this Committee to find this out. If it is the case then it seems to me that some serious action has to be taken.

Mr. Peters: Mr. Chairman, the reason I am asking is that I think the President of the Canadian National Railways has an obligation to inform this Committee if this is happening. I think he should make a recommendation to this Committee on whether CN should pick up those cars now or whether he recommends that the grain trade be supplied by hopper cars that the government is going to have to build if there are no cars to handle the grain.

[*Interpretation*]

chemins de fer. Autrement dit, le peuple canadien est propriétaire de ce moyen de transport et il semble cependant que nous allons devoir acheter suffisamment de wagons-trémie pour transporter toutes les céréales de l'Ouest canadien si nous laissons le CP mettre ses wagons au rebut pour s'en débarrasser.

Si vous ne les achetez pas—et vous représentez le peuble canadien, comme si nous achetons ces wagons-trémie et que nous vous les fournissions il semble que vous soyez dans l'obligation de nous faire une recommandation sur l'ensemble de la question de l'achat de wagons au Canada, en particulier sur ce que les chemins de fer semblent considérer comme une opération non rentable.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur McRae.

M. McRae: Puis-je poser une question au député?

M. Peters: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, mais il le peut.

M. McRae: Acceptez-vous mon rappel au Règlement?

Le président: Vous pouvez lui poser une question si son propos n'est pas clair.

M. McRae: J'aimerais donc lui poser une question, s'il le veut bien.

Le président: D'accord.

M. McRae: Accusez-vous le Canadien Pacifique, de mettre au rebut des wagons dont le pays a grandement besoin, parce que si vous le faites, l'accusation me semble grave?

M. Peters: Oui. Il semble qu'il y ait . . .

M. McRae: J'aimerais qu'on prenne bien note qu'une accusation a été portée.

M. Peters: Il semble que le Canadien Pacifique, à l'acierie de Regina, met au rebut des centaines de fourgons du type 22 et 24. Ce sont des wagons de 40 et 60 tonnes.

Je crois que la direction du Canadien National est dans l'obligation de dire à ce comité s'il est grave de devoir fournir par un autre moyen des wagons-trémies qui s'ajouteront aux 2,000 qui servent déjà à transporter nos céréales. Il me semble que si ces wagons sont mis hors service et jetés à la ferraille, ils ne seront bien sûr plus disponibles et ne pourront servir à transporter les céréales même si nous avons un contrôleur. Cela reviendrait à exiger du Canadien National qu'il transporte un chargement dont nous avons toujours dit qu'il devait être transporté par les deux compagnies.

M. McRae: Nous devrions rechercher pourquoi ces wagons sont hors service. Il me semble que c'est à ce comité de le faire. Si c'est le cas, je pense qu'il faut prendre des mesures sévères.

M. Peters: Monsieur le président, si je pose cette question, c'est que je crois que le président des Chemins de fer Nationaux du Canada est dans l'obligation de dire à ce comité si tel est le cas. Il devrait faire une recommandation à ce comité pour lui dire si le CN devrait récupérer ces wagons maintenant ou si les chargements de céréales doivent être transportés par des wagons-trémies que le gouvernement va devoir construire s'il n'y a pas d'autres wagons pour le faire.

[*Texte*]

Mr. McRae: I would agree 100 per cent if there is no just reason. It certainly should be done.

The Chairman: Mr. McRae, you and Mr. Peters can carry on this conversation during the supper hour or some other time.

Mr. McRae: You are most indulgent, Mr. Chairman.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I would like to ask also if it is true that there are a very large number of bulkhead cars being transferred to British Columbia right now to move lumber that are designated only for international trade?

Mr. MacMillan: Do you mean in the normal car supply?

Mr. Peters: Yes.

Mr. MacMillan: There are a number of these cars which are confined to international movements, yes.

Mr. Peters: Are they being moved now into that position?

Mr. MacMillan: They continue to be. We have been using these for some years.

Mr. Peters: I understand there is a large shipment of them going for that purpose right now from all over. I would like to know how many and why this is felt to be an immediate problem and why it has not been done over a period of time.

Mr. MacMillan: Mr. Peters, as far as I know we have been doing this for years.

• 1610

Mr. Peters: Will you check and see if a large number are being done right now, what the reason is, and why the delay has taken place?

Mr. Hunt: Possibly I could throw some light on this. You may be confusing CN or DWC cars with BCR The BCR have a large fleet of new bulkhead cars, bumper cars, that are moving to the West now. They will be going into international servicee for the BCR. They are going across Canada on Canadian National lines at the moment. We are transporting them across. They are BCR cars and BCR will control the routing, and they will be in the international movement.

Mr. Peters: How many are there in hundreds?

Mr. Hunt: There are 1,000 on order coming through now. My knowledge is that another 500 have been tacked on. So there are at least 1,500 that will flow through, and possibly as many as 2,000 from the East Coast to British Columbia.

Mr. Peters: If the British Columbia Railway are putting on these cars for international trade, are your cars being used for the rest of the trade in that area? Are they getting all the gravy and are we supplying the cars for the meat and potatoes, or whatever?

Mr. MacMillan: As I am sure you know—I do not know the percentage—a very large percentage of B.C. lumber is sold in the United States. All the railways shouldering this market have cars which are confined to international service, and many of those are bulkhead flats. The domestic market is also served by bulkhead flats and wide-door boxes which can cross the line. However, we are under no compulsion to put them into international business. They are the cars which are used to service the segment of the B.C. market production into the remainder of Canada.

[*Interprétation*]

M. McRae: Je suis tout à fait d'accord s'il n'y a pas de raison valable. Il faut que cela se fasse.

Le président: Monsieur McRae, vous et M. Peters pourraient poursuivre cette conversation au cours du dîner ou à autre moment.

M. McRae: Je vous remercie de votre indulgence, monsieur le président.

M. Peters: Monsieur le président, j'aimerais également demander s'il est vrai qu'un très grand nombre de wagons cloisonnés, réservés uniquement au commerce international, sont actuellement en route pour la Colombie-Britannique, où ils doivent transporter du bois de construction?

M. MacMillan: Vous voulez dire parmi nos wagons régulièrement utilisés?

M. Peters: Oui.

M. MacMillan: Il y a en effet plusieurs de ces wagons qui sont réservés aux transports internationaux.

M. Peters: Sont-ils en cours de déplacement?

M.MacMillan: Oui, nous les utilisons depuis un certain nombre d'années.

M. Peters: On me laisse entendre qu'il y en a un grand nombre qui viennent de partout dans ce but. J'aimerais savoir combien il y en a, pourquoi on considère le problème comme urgent et pourquoi cela ne se fait pas depuis plus longtemps.

M. MacMillan: Monsieur Peters, pour autant que je sache, nous le faisons depuis des années.

M. Peters: Pouvez-vous vérifier s'il y en a beaucoup en cours de déplacement, quelle en serait la raison. et pourquoi il y a eu un tel délai?

M. Hunt: Je pourrais peut-être rendre les choses plus claires. Vous confondez peut-être les wagons du CN ou du DWC avec ceux du BCR. Cette compagnie a acheté un grand nombre de wagons cloisonnés neufs, qu'elle fait actuellement transporter vers l'Ouest. Ils serviront au service international du BCR. Ils traversent actuellement le Canada sur les rails du CN. C'est nous qui les transportons. Ce sont des wagons du BCR, c'est lui qui va en surveiller l'acheminement, et ils serviront aux transports internationaux.

M. Peters: Combien y en a-t-il?

M. Hunt: Il y en a 1,000 de commandés, qui sortent actuellement. Je pense qu'il y en a 500 autres de prévus. Il y en a donc au moins 1,500, et peut-être même 2,000, qui vont passer de la côte est à la Colombie-Britannique.

M. Peters: Si la British Columbia Railway réserve ses wagons au commerce international, est-ce que ce sont vos wagons qui servent au reste du transport dans cette région? Est-ce qu'ils obtiennent les meilleurs chargements et est-ce que nous fournissons les wagons servant au menu fretin?

M. MacMillan: Comme vous le savez sans doute—je ne connais pas le pourcentage exact—une bonne partie du bois de la Colombie-Britannique est vendu aux États-Unis. Toutes les compagnies qui s'occupent de ce marché ont des wagons réservés au service international, et beaucoup de ceux-ci sont des wagons plats cloisonnés. Le marché intérieur est également desservi par des wagons plats cloisonnés et par des fourgons à portes larges qui peuvent traverser la frontière. Cependant, nous ne sommes pas obligés de les affecter au service international. Ce sont les wagons

[*Text*]

Mr. Peters: May I come to another subject?

The Chairman: This is your last question, Mr. Peters.

Mr. Peters: In May this year, Premier Davis in Ontario, in response to a separation movement in Northern Ontario from the rest of the province, agreed to put in an 18 per cent reduction on freight, both rail and highway. This hinged, to quite an extent, on the inability of the Ontario government to control the destination of those goods. He indicated at that time that meetings were going on, or would be going on, or would be commenced with the CN and CP to make this possible. It is mainly the CN that is involved.

Have you given any consideration to allowing the Province of Ontario to take over the operation of your road on the north line which is fairly uneconomic from Perth to Cochrane, and also one of your lines from Toronto to North Bay?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of them ever having asked us to consider that.

Mr. Peters: There have been no negotiations going on.

Mr. MacMillan: Not with me. The Premier has not mentioned it to me at all.

Mr. Peters: I am aware that you have an agreement with the Ontario government in terms of the GO train from Pickering to Hamilton. Would you consider an agreement of that kind on those other two lines?

Are you prepared to make the 18 per cent reduction in all your freight except for the negotiated commitments? Are you prepared to make the 18 per cent reduction in that Northern Ontario market?

Mr. MacMillan: No, we cannot make that reduction for a variety of reasons. The reason we cannot and they can, flows from the legislation. The legislation in the first place which binds us provides that all our rates must at all times be compensatory. There is no corresponding legislation applicable to Northern Ontario.

Mr. Peters: Would you be prepared to sell if they make a reasonable offer?

• 1615

Mr. MacMillan: I would have to look quite long and hard at that. Many implications come from selling a piece of a railway, not the least of which is the reaction of the public on both sides of it. My own experience with selling anything is that those who are affected by the sale almost always oppose it. Also this is a segment of what was the national transcontinental railway, which is a straight shot from the City of Winnipeg to Quebec City. Although it is low in traffic at the moment, the day can easily come when that will be a very heavy main stint. I think the question is probably somewhat hypothetical at the moment, but we will listen.

Mr. Peters: Ontario is willing to buy if you are willing to sell.

The Chairman: Mr. Peters, your time has expired. Mr. Taylor.

[*Interpretation*]

qui servent à transporter les produits de la Colombie-Britannique dans le reste du Canada.

M. Peters: Pourrais-je aborder un autre sujet?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Peters.

M. Peters: En mai de l'année dernière, le premier ministre de l'Ontario, M. Davis, réagissant à un mouvement visant à séparer le nord de l'Ontario du reste de la province, a convenu de réduire de 18 p. 100 les transports par rail et par route. Cela s'axait dans une bonne mesure sur l'incapacité du gouvernement ontarien de surveiller la destination de ces marchandises. Il a indiqué à ce moment-là que des réunions avaient lieu, ou auraient lieu avec les représentants du CN et du CP. C'est surtout le CN que cela concerne.

Avez-vous envisagé d'autoriser la province d'Ontario à reprendre l'exploitation de votre réseau nord, qui n'est pas très rentable, entre Perth et Cochrane, ainsi que l'une des voies entre Toronto et North Bay?

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'elle nous ait jamais demandé de le faire.

M. Peters: N'y a-t-il pas eu des négociations?

M. MacMillan: Pas avec moi. Le premier ministre ne m'en a pas du tout parlé.

M. Peters: Je sais que vous avez conclu un accord avec le gouvernement de l'Ontario sur l'exploitation du train entre Pickering et Hamilton. Envisageriez-vous de conclure le même genre d'accord pour les deux autres lignes?

Êtes-vous disposés à réduire l'ensemble du tarif de vos transports de 18 p. 100, sauf en cas d'obligation négociée? Êtes-vous disposés à réduire de 18 p. 100 les transports dans le nord de l'Ontario?

M. MacMillan: Non, c'est impossible, pour plusieurs raisons. Si nous ne pouvons le faire et eux non plus, c'est à cause de la loi. Celle-ci exige que l'ensemble de nos taux soient compensatoires en tout temps. Il n'existe aucune loi semblable qui s'applique au nord de l'Ontario.

M. Peters: Êtes-vous prêts à vendre si l'on vous fait une offre raisonnable?

M. MacMillan: Il faudrait que j'y pense pendant un bon moment. Vendre une ligne de chemin de fer entraîne plusieurs conséquences, la réaction du public n'étant pas la moindre. D'après ma propre expérience dans ce domaine, ceux qui sont affectés par une vente s'y opposent presque toujours. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une partie de l'ancien chemin de fer transcontinental qui va directement de Winnipeg à Québec. Bien qu'il soit utilisé par peu de trains à présent, il pourrait facilement devenir une ligne très importante. Je crois que la question est quelque peu hypothétique à ce moment mais nous serons prêts à considérer toutes les possibilités.

M. Peters: La province d'Ontario veut bien acheter si vous êtes prêts à vendre.

Le président: Monsieur Peters, votre temps est écoulé. Monsieur Taylor.

[*Texte*]

Mr. Taylor: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. MacMillan some questions relating to development and research that the railway is doing, particularly as it affects the North. Mention was made this morning by Mr. MacMillan of the fact that they were involved in some studies using the rail mode of transportation, particularly for petroleum products. I am wondering what the scope of the research is as far as the CN is concerned in the North, particularly in the Mackenzie Delta and the Arctic Islands.

Mr. MacMillan: The scope really begins with the question of the feasibility of a railway. Can a railway be built? Can it be maintained? Then from there, what are the implications of such a railway?

Mr. Taylor: May I ask you by whom these feasibility studies were initiated? Was it by CN? Were you requested by some other interested group, or how did it come about?

Mr. MacMillan: We started this on our own and then from that had the institute at Queen's University pick up where we were and proceed. As I explained this morning, our input into that was very heavy. Since that time the whole topic has been wrapped up in a much broader study and in very much more depth.

What we are doing is to try to determine whether the conditions of the terrain, for example, are those that we experience now in the Hudson Bay railway. There we have quite a bit a trackage on permafrost and tundra, and we have maintained that for some years. So we know something about this. We know what to anticipate and how frequently we have to rebuild it and make it acceptable to the movement of traffic.

I think basically the answer is that there is not too much of the country which differs materially from that over which we are operating on the way to Churchill. You may remember that in the north country the tundra dips down underneath Hudson Bay, and it is exactly the same as you will find in the high Arctic. Also, I am sure you know that much of the more southern part of the Mackenzie Valley is a type of clay, and although it is permafrost or semi-permafrost, it is based on clay. As a consequence, this is not nearly as difficult to handle as the other stuff is.

I think the studies will boil down to a question of whether is it economically sound to do that, and that is affected by the cost of operation which will continue on into the future and so on. Also, initially it would be, if it was built, the vehicle for the movement of petroleum gas which would have to be liquefied and then deliquefied, and at some point in the South put into a pipe. These are very expensive processes, and they must be taken into account.

Mr. Taylor: What resources of the CN have been used in these studies?

Mr. MacMillan: Our department of research and developement, the locating engineering group, and other people who normally do this king of thing.

• 1620

Mr. Taylor: Would it be a major undertaking or just an incidental part of their research program?

[*Interprétation*]

M. Taylor: Merci monsieur le président. Je voudrais poser à M. MacMillan une question concernant les recherches faites par sa société au sujet du nord. M. MacMillan a mentionné ce matin des études sur le transport ferroviaire, notamment en ce qui concerne les hydrocarbures. Je m'intéresse à la portée de ces recherches et ce qu'elles indiquent sur la présence du CN dans le nord, particulièrement dans le delta du Mackenzie et les Îles de l'Arctique.

M. MacMillan: Nous avons d'abord considéré l'aspect pratique de la question pour savoir s'il était possible de construire un chemin de fer et de l'entretenir. Il fallait après déterminer les implications d'un chemin de fer dans cette région.

M. Taylor: Puis-je vous demander qui a été responsable de ces études de rentabilité? Est-ce que c'était le CN? Est-ce que c'était à la demande d'un autre groupe intéressé?

M. MacMillan: Nous avons pris l'initiative et nous avons fait continuer cette étude par l'Institut de l'université Queens. Comme j'expliquais ce matin, nous y avons beaucoup participé. Depuis ce temps la question a été incluse et approfondie dans une étude plus vaste.

Nous essayons de déterminer si les conditions du terrain, par exemple, sont les mêmes que celles du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Nous entretenons des voie construites sur la terre gelée et la toundra depuis quelques temps. Nous pouvons faire des prévisions et nous savons à quelle fréquence il faut les reconstruire pour rendre possible le mouvement des wagons.

Essentiellement, le terrain ressemble beaucoup à celui où se trouve notre chemin de fer allant à Churchill. Vous savez peut-être que la toundra continue jusque dans la région de la Baie d'Hudson. C'est exactement la même que celle qui se trouve en plein Arctique. Vous savez sans doute que le terrain d'une partie importante de la région méridionale de la vallée du Mackenzie est composée d'un genre d'argile. Bien qu'il soit en même temps du pergélisol. Par conséquent, cette région présente beaucoup moins de difficultés.

Je crois que la conclusion principale de ces études portera sur la rentabilité et le coût d'un fonctionnement d'un chemin de fer à l'avenir etc. Si ce chemin de fer était construit, il serait d'abord destiné au transport du pétrole qu'il faudrait déliquéfier, à un point méridional du trajet, et le mettre en oléoduc. Ce sont des procédés très coûteux et il faut en tenir compte.

M. Taylor: A quelles de ces ressources le CN a-t-il fait appel pour faire ces études?

M. MacMillan: A notre section de recherche et de développement, le groupe d'ingénieurs et les autres gens qui font d'habitude ce genre de travail.

M. Taylor: Est-ce qu'il s'agit d'un projet important ou seulement d'un élément secondaire de leur programme de recherche?

[*Text*]

Mr. MacMillan: At the moment, it is a major undertaking.

Mr. Taylor: Has it been accelerated in the last few months because of the energy discussion?

Mr. MacMillan: Yes, it has.

Mr. Taylor: What is the estimate of your costs? What was the CN's input in dollars in the last year?

Mr. MacMillan: What are the present studies going to involve? The last one, as I said, was under the aegis of the Department of Transport. I picked a figure out of the air of $1.25 million that has been budgeted for this study.

Mr. Taylor: Has it included the investigation of feasibility in the Arctic islands as well as the Mackenzie delta?

Mr. MacMillan: No, not at this point.

Mr. Taylor: How far north have you gone? You mentioned Churchill. North of Churchill—have you looked into that at all?

Mr. MacMillan: Yes, we have, but the study that I referred to a moment ago covers the Mackenzie River from Hay River down to the Beaufort Sea, which is across the delta to the Arctic.

Mr. Taylor: Does your study indicate that a railway is technically feasible as apart from the economic feasibility?

Mr. MacMillan: That is why I said that as far as I know now, it is technically feasible.

Mr. Taylor: Both for general transportation purposes and for specific petroleum products?

Mr. MacMillan: Yes, but with petroleum is petroleum gas, which would have to be liquefied. That is a very expensive process. It is contemplated that somewhere in the vicinity of Hay River it would be deliquefied and put into a pipeline.

Mr. Taylor: Can I just deal with the Arctic islands? How far into the Arctic have you gone with any feasibility study towards the Arctic islands?

Mr. MacMillan: For a railway?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. MacMillan: Not at all that I know of.

Mr. Taylor: Is there any study to be made that you are aware of?

Mr. MacMillan: No, there is a study for a pipeline into the Arctic islands. I have seen references in the press to the establishment of a study group. It is based in Toronto as I recall and the route they contemplate is west of Hudson Bay and drops down into Manitoba.

Mr. Taylor: CN is not doing any feasibility study on building a railway north of Churchill to the Arctic islands?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Pour le moment, c'est un projet important.

M. Taylor: A-t-on accéléré les travaux dans les derniers mois en raison du débat sur l'énergie?

M. MacMillan: Oui.

M. Taylor: Quelles sont vos prévisions du coût total? Combien d'argent le CN a-t-il payé pour cela l'année dernière?

M. MacMillan: Vous parlez des études, je présume. La dernière a été faite, comme je vous l'ai dit, sous la direction du Ministère des Transports. Le budget de cette étude avait été fixé à 1.25 million de dollars je crois vous avoir dit.

M. Taylor: Ce budget comprenait-il également les frais des études entreprises dans les îles arctiques et dans le delta du Mackenzie?

M. MacMillan: Non, pas à l'époque.

M. Taylor: Jusqu'où êtes-vous allé dans le Nord? Vous avez parlé de Churchill. Avez-vous également fait des études au nord de Churchill?

M. MacMillan: Oui, mais l'étude dont je viens de vous parler couvre le Mackenzie à partir de Hay River jusqu'à la mer Beaufort qui va du delta à l'Arctique.

M. Taylor: Vos études indiquent-elles qu'il serait non seulement économiquement, mais également techniquement faisable d'y construire un chemin de fer?

M. MacMillan: C'est pour cette raison que j'ai dit que c'est, tant que je sache, techniquement possible.

M. Taylor: Aussi bien pour le transport général que pour celui de produits de pétrole?

M. MacMillan: Oui, mais pour ce qui est du pétrole, il s'agira de gaz qui devra être liquéfié. C'est un procédé très coûteux. On envisage la possibilité de le gazéifier de nouveau dans la région de Hay River pour l'acheminer à partir de là par oléoduc.

M. Taylor: Parlons maintenant des îles arctiques. Jusqu'où êtes-vous allé pour faire ce genre d'étude?

M. MacMillan: En vue de la construction d'un chemin de fer?

M. Taylor: Oui.

M. MacMillan: Je n'en connais pas.

M. Taylor: A-t-on l'intention d'en faire?

M. MacMillan: Non, mais il y a une étude en vue de la construction d'un oléoduc reliant la terre et les îles arctiques. Les journaux ont parlé de la création d'un groupe d'étude. Ce groupe est stationné à Toronto, si je me souviens bien, et veut étudier une route à partir de l'ouest de la Baie de Hudson jusque dans le Manitoba.

M. Taylor: Le CN ne fait donc pas d'étude sur la possibilité de construire un chemin de fer du nord de Churchill aux îles arctiques.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: No.

Mr. Taylor: But they are involved, you say, in the pipeline feasibility study?

Mr. MacMillan: No. We are involved in the pipeline feasibility study in the Mackenzie Valley.

Mr. Taylor: You have not been requested to do so by Panarctic or anyone like that?

Mr. MacMillan: No, I do not think so.

Mr. Hunt: There have been conversations but they were not formalized in any way.

Mr. Taylor: What about any feasibility study on extending your system as a result of the Quebec Hydro development? Are you undertaking any research there?

Mr. MacMillan: Yes, we are very much involved in that and James Bay. We now have a penetration there by rail and probably it will be extended. There is a highway operation that we are either operating or serving. We do have people involved in that, yes.

Mr. Taylor: Do you circulate these studies or make them available? Are they just for CN purposes or are they given to the other companies with which you are involved?

Mr. MacMillan: Yes. I think the James Bay material is on behalf of Quebec Hydro. I would not like to be held to that but I think it is. As far as the work that we have done in the Mackenzie is concerned, it has been done in collaboration with the producers, really in a study group. We are part of a group that has been studying the impact of both gas and oil pipelines on the tundra, installations that we have had in the far north for three or four years. I think the research and development people now have—I do not mean just ourselves but the group—a pretty fair idea of what is involved.

Mr. Taylor: Mr. MacMillan, was your group involved in the Great Plains project?

• 1625

Mr. MacMillan: Yes, we had people in the Great Plains project.

Mr. Taylor: I understand there was a proposal or a feasibility study done in connection with a Churchill corridor railway which did include a rail mode. Are you aware of that or can you tell me what was involved there?

Mr. MacMillan: Yes. I think to what you are referring was an all-year port on the west side of Hudson Bay somewhere around Chesterfield Inlet, and an east-west rail corridor from there to the west. We participated in that.

Mr. Taylor: To what extent? Did you come up with a workable plan?

Mr. MacMillan: I would hesitate to say the extent of the participation, but I think it would be fair to say as much as anybody else. But how far they got with it, I do not know. I have seen it drawn on a map. I have seen material regarding it but there was no reconnaisance made.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Non.

M. Taylor: Il a néanmoins entrepris une étude sur la possibilité de construire un oléoduc, vous dites.

M. MacMillan: Non. Nous avons lancé une étude au sujet de la possibilité de construire un oléoduc dans la vallée du Mackenzie.

M. Taylor: Ce n'est pas la Panartic ou une autre société de ce genre qui vous l'a demandé?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas.

M. Hunt: Il y a eu des conversations, mais rien d'officiel n'en est sorti.

M. Taylor: Est-ce que vous étudiez également la possibilité de prolonger le réseau par suite du développement d'Hydro-Québec?

M. MacMillan: Oui, nous y participons activement à la recherche ainsi qu'à celle au sujet du projet de la Baie James. Il y a déjà quelques voies de chemin de fer et le réseau sera probablement agrandi. Il y a également un réseau de routes que nous exploitons ou desservons. Des fonctionnaires de notre ministère participent à ce travail.

M. Taylor: Est-ce que vous faites distribuer ces études? Est-ce qu'elles sont réservées au Canadien National ou également données aux autres sociétés avec lesquelles vous travaillez?

M. MacMillan: Oui. Les documents au sujet de la Baie James sont établis au nom de l'Hydro-Québec. Je ne pourrais pas le jurer, mais je crois que c'est cela. Les études dans la région du Mackenzie ont été faites en collaboration avec les producteurs, nous avons formé un groupe d'étude. Nous faisons partie d'un groupe qui étudie les faits de la construction d'un gazoduc ou d'un oléoduc sur la toundra. Depuis trois ou quatre années déjà, nous avons des installations dans le Grand Nord. Je crois que les membres du groupe de la recherche et du développement ont pu se faire une très bonne idée déjà de la question.

M. Taylor: Monsieur MacMillan, votre groupe a-t-il participé au projet des Grandes plaines?

M. MacMillan: Oui.

M. Taylor: Apparemment, une des études faites sur le «couloir» de Churchill permet la possibilité d'y construire un chemin de fer. Êtes-vous au courant de cette étude? Pouvez-vous me dire de quoi il s'agissait exactement?

M. MacMillan: Oui. Je pense que vous voulez parler du projet de construction d'un port à l'Ouest de la Baie d'Hudson, quelque part près du bras de Chesterfield qui serait ouvert à l'année longue et qui serait lié par un «couloir» jusqu'à l'Ouest. Nous avons participé à cette étude.

M. Taylor: Dans quelle mesure? Avez-vous abouti à un plan concret?

M. MacMillan: Je ne peux pas exactement vous dire dans quelle mesure nous avons participé à ces travaux, mais je crois pouvoir dire autant que n'importe qui d'autre. Je ne sais néanmoins pas où on en est. J'ai vu le plan. J'ai vu les documents là-dessus, mais ils n'ont pas encore été vérifiés.

[*Text*]

Mr. Taylor: As far as you know, it is not really under active consideration?

Mr. MacMillan: Frankly, I have lost sight of it and I do not know whether it is or not.

Mr. Taylor: There would be no major capital input without your knowledge, I assume?

Mr. MacMillan: I think that is a natural assumption.

Mr. Taylor: You are not aware of any in terms of dollars?

Mr. MacMillan: Do you mean capital?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. MacMillan: No, there has been none of that.

Mr. Taylor: Are you trying to tell me something, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Taylor: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. McRae: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I put a motion before you which I would like to see adopted or voted on before our adjournment today. It does not matter to me if it is before 6.00 p.m. or before 10.00 p.m. I assume we are going on through the evening in any event, but I would like to see it acted upon because the matter has been brought up and I think it should be dealt with.

The Chairman: The matter has not been brought up. The mere fact that you have signified an intention to bring it up . . .

Mr. McRae: But the matter was brought up in Mr. Peters' comment.

The Chairman: Oh, that matter.

Mr. McRae: So I have given you notice that I would like to deal with this motion.

The Chairman: You can move it, if that is what you want now. You can move it and the Chair can rule on it, if that is what you want.

Mr. McRae: I would like to move this motion.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman. It is much more proper to deal with motions just prior to us adjourning rather than interrupting the questioning of the witnesses.

Mr. McRae: I would be quite agreeable, although I would prefer to move the motion now and then set it aside until adjournment time so we will at least have notice of the motion.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, as I recall, this morning you listed the names of members who were on the first round. Are you now adding to that first round as members come in, or as members come in during the afternoon are they going to be allocated to the second round? I ask just for the purpose of clarification because we could conceivably be on the first round for the next three committee meetings.

[*Interpretation*]

M. Taylor: Cette possibilité n'est donc pas encore envisagée sérieusement, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Franchement, j'en ai perdu trace et je ne pourrais pas vous le dire.

M. Taylor: J'imagine que l'on n'y consacrerait pas de crédits majeurs sans que vous soyiez au courant.

M. MacMillan: Je pense que vous n'avez pas tort.

M. Taylor: Vous ne savez pas si l'on y a investi de l'argent?

M. MacMillan: Vous parlez d'investissement?

M. Taylor: Oui.

M. MacMillan: Non, on n'a encore rien investi.

M. Taylor: Essayez-vous de me dire quelque chose, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Taylor: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Taylor.

M. McRae: Monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous ai présenté une motion que j'aimerais voir adopter ou rejeter avant que nous levions la séance. Peu m'importe que je sois avant 6 h p.m. ou avant 10 h p.m. J'imagine que nous allons continuer à siéger de toute manière, mais j'aimerais que l'on la mette aux voix parce que la question a été soulevée et qu'il faudra en décider.

Le président: La question n'a pas été soulevée. Le simple fait que vous ayiez montré votre intention de la soulever . . .

M. McRae: M. Peters lui a fait allusion dans son intervention.

Le président: Oh! C'est de cela que vous voulez parler.

M. McRae: Je vous ai donc averti de mon désir d'arriver à cette motion.

Le président: Vous pouvez la présenter, si c'est votre désir. Vous pouvez la présenter et je peux en décider, si c'est ce que vous voulez.

M. McRae: J'aimerais proposer ma motion.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il serait préférable de discuter des motions juste avant de lever la séance au lieu d'interrompre l'interrogation des témoins.

M. McRae: Je suis d'accord avec vous, quoique je préfère présenter la motion maintenant pour la réserver jusqu'à la fin de la séance pour que vous en soyez au moins au courant.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je me souviens que vous avez nommé ce matin les députés qui étaient inscrits au premier tour de parole. Est-ce que vous ajoutez maintenant à la liste de ceux qui étaient inscrits au premier tour les noms de ceux qui arrivent ou est-ce que ceux-ci auront le deuxième tour? Je vous pose cette question parce que, autrement, nous pourrions nous trouver sur le premier tour pour les trois prochaines réunions du Comité.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on the same point of order, but on another subject though, a matter of great importance to my way of thinking, I would like to ask you whether, in view of the fact that the Prime Minister is going on the air at 9.30 p.m. and I am sure that many others besides me would like to hear him, it would be possible to adjourn the meeting just prior to that so we can also look the program over? I am sure that it is of great interest to everyone not only the members of this Committee but the other people in this room.

The Chairman: The Chair is agreeable. If the Committee wants to adjourn at 9.30 this evening I have no objection.

Mr. Guay (St. Boniface): You could entertain that motion. I move that we adjourn, let us say, about 9.20 or 9.25 p.m. to be able to do that, sir.

The Chairman: You are moving that motion now?

Mr. Guay (St. Boniface): If you will allow me.

The Chairman: Is there agreement?

Mr. Rose: May I speak to the motion?

Mr. Blenkarn: May I speak?

The Chairman: Mr. Blenkarn.

• 1630

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I hate to interfere with things. I have a few personal problems. I do have to be out of here early, but I want to say this. There are so many questions and so many members have such an interest in the Canadian National system and the number of problems there that this Committee is going to have to have another hearing, perhaps two or three more days, with the officials from Canadian National but whether Mr. MacMillan can make all of those hearings or not is another matter, although I think Mr. MacMillan will appreciate that we have a number of questions to ask. Perhaps the Chair would consider at this point, in view of the motion suggested by Mr. McRae and in view of what Mr. Guay said, that we set up or have the steering committee set up with officials from CN certain periods of time when they could perhaps be here.

The Chairman: The Chair is in a difficult position. Mr. Mazankowski's point of order was very well taken. I felt, though, that there were not that many new additions to the Committee and I felt that perhaps their names could be added. I would certainly like to cut off or close the list for the first round. I agree with Mr. Mazankowski's point.

With regard to further sittings, we have scheduled Air Canada to appear before the Committee on November 27 and 29 next week, and that would bring us into the following week of December 4. It does not appear from the long list of names I have that we can get through with the questioning of the CNR people today. The reference before us, Mr. Blenkarn, is Bill No. C-164, and I would like to think that perhaps we could get it passed on December 4.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, the problem is that there are a number of things I would like—the officials from CNR were very good, certainly Mr. MacMillan was, in producing some material on hotels and other valuations—to have presented to us in terms of further detail on the statement so that we can understand why there is this requirement of funds or, indeed, whether we should in fact pass the requirement for funds.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je prends la parole au sujet du même règlement mais pour un autre sujet qui est très important à mes yeux. Je voulais vous demander s'il était possible d'ajourner la réunion ce soir brièvement avant 9 h 30, heure à laquelle le premier ministre va faire sa déclaration. Je suis sûr que non seulement les membres de ce Comité, mais également les autres personnes qui se trouvent dans cette salle aimeraient à suivre cet événement.

Le président: Je suis d'accord. Je ne formulerais aucune objection, à condition que le Comité soit d'accord pour lever la séance à 9 h 30 ce soir.

M. Guay (Saint-Boniface): Je propose, donc, si vous le voulez bien, monsieur le président, d'ajourner ce soir à 9 h 30 ou 9 h 25 p.m.

Le président: Proposez-vous cette motion maintenant?

M. Guay (Saint-Boniface): Si vous me le permettez.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Rose: Puis-je prendre la parole au sujet de la motion?

M. Blenkarn: Moi aussi.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je n'aime pas intervenir dans ce genre de discussion. J'ai néanmoins quelques problèmes d'ordre personnel. Je dois m'en aller tôt ce soir, mais je tiens à vous dire ceci. Il y a tant de questions et tant de membres de ce Comité qui s'intéressent au réseau du CN et aux problèmes qui s'y posent qu'il nous faudra organiser une autre réunion, d'ici deux ou trois jours peut-être, avec les représentants du CN. Reste à savoir si M. MacMillan pourra assister à toutes ces réunions, quoi qu'il doit comprendre que nous avons beaucoup de questions à lui poser. Peut-être que le président pourrait envisager, à la suite de la motion suggérée par M. McRae et de ce que M. Guay a dit, que nous établissions ou que le Comité établisse avec les responsables du CN un calendrier afin qu'ils puissent venir ici.

Le président: Le président est dans une position difficile. Le rappel au règlement de M. Mazankowski était justifié. Il me semble toutefois que nous n'avons pas ajouté trop de personnes au Comité et que nous pourrions peut-être inscrire leur nom. Je suis tout à fait prêt à clore la liste pour le premier tour de questions. Je suis d'accord avec M. Mazankowski.

Pour ce qui est des prochaines réunions, nous avons prévu de faire comparaître Air Canada devant le Comité les 27 et 29 novembre, la semaine prochaine donc, et cela nous amènerait donc à la semaine suivante du 4 décembre. A voir la liste de noms que j'ai devant moi, il ne me semble pas que nous puissions en terminer aujourd'hui avec les représentants des Chemins de fer Nationaux. Monsieur Blenkarn, nous étudions le Bill numéro C-164 et j'aimerais que nous puissions l'adopter le 4 décembre si possible.

M. Blenkarn: Monsieur le président, le fait est qu'il y a un certain nombre de détails supplémentaires que j'aimerais que nous obtenions en ce qui concerne la déclaration de sorte que l'on comprenne pourquoi des fonds supplémentaires sont nécessaires et si nous devons accepter de voter cette requête, les responsables des Chemins de fer Nationaux ont certainement été assez aimables, en tout cas M. MacMillan l'a été, pour nous donner des renseignements sur les hôtels et autres estimations.

[*Text*]

Mr. McRae: That is not a point of order.

Mr. Blenkarn: We cannot analyze these things unless the officials from CNR are before us.

The Chairman: Order, gentlemen. I am listening to Mr. Blenkarn's point about why he wants the CNR back again after today. Finish your point, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: My point is that there are a number of other things we are going to need from the railway in terms of information on what funds they are going to need and why.

The Chairman: Mr. MacMillan . . .

Mr. Blenkarn: And we have heard there are going to be further statements from them along the lines of what was produced earlier. Really, you cannot analyze these statements when you have just received them, so it certainly is going to be necessary for members to take a look at the casuals that have now been presented, understand them and then come back and ask Mr. MacMillan and other members of the railway questions on them.

The Chairman: My advice to you, Mr. Blenkarn, is that you should write out the information you are seeking, give it to Mr. MacMillan or his officials, and I am sure they will be very obliging in attempting to find the answers for you.

Mr. Rose: I would like to speak to the motion. The motion before us is whether or not this Committee is to adjourn at 9:30 this evening. I support Mr. Blenkarn's contention that in view of the fact that there are so many people anxious to hear from and to ask questions of the officials—on the one hand we seem to be cutting down our hearings—and if we could be assured of an early return of the officials, then perhaps we could pass the motion with nothing more said. I know that a great number of people are down for a second round. In contrast to many other committees, nearly everyone wants to have a "kick at the cat", if you do not object to that kind of imagery. Until we know that, how can we intelligently vote on Mr. Guay's motion. I am prepared to support it.

The Chairman: Mr. MacMillan does not know for certain whether or not he can come back on December 4, but he has assured me that if he has nothing else on his calendar that day and is free he would be glad to appear again before the Committee.

Mr. MacMillan: And if I cannot come . . .

Mr. Blenkarn: The other members and other officials will appear.

The Chairman: Is everyone in favour of the motion that we adjourn at 9:30 this evening, and if we are not through with the CNR we will have them back on December 4?

Motion agreed to.

Mr. McRae: Mr. Chairman, as to my motion, which is the one which preceded the other motion, may I read the motion with the idea that we can put it aside until . . .

[*Interpretation*]

M. McRae: Ce n'est pas un rappel au règlement.

M. Blenkarn: Nous ne pouvons analyser cela si les responsables des Chemins de fer Nationaux ne sont pas avec nous.

Le président: A l'ordre, messieurs. J'écoutais M. Blenkarn nous donner ses raisons pour vouloir que les responsables du CN reviennent ultérieurement. Terminez, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Le fait est qu'il y a un certain nombre d'autres renseignements qu'il nous faudra obtenir des chemins de fer quant à l'importance des fonds qu'il leur faudra et pourquoi.

Le président: Monsieur MacMillan . . .

M. Blenkarn: Et nous avons entendu parler de déclarations supplémentaires de la part de ces responsables faisant suite à ce qui a été produit plus tôt. En fait, il n'est pas possible d'analyser ces déclarations quand on les a juste reçues, il sera donc certainement nécessaire que les députés étudient les imprévus que l'on vient de nous donner, qu'ils les comprennent et qu'ils puissent poser à M. MacMillan et aux autres représentants des chemins de fer des questions à leur sujet.

Le président: Monsieur Blenkarn, je vous conseillerais de mettre par écrit les renseignements que vous voulez obtenir, de les donner à M. MacMillan ou à ses adjoints, et je suis sûr qu'ils vont se faire un devoir d'essayer d'y répondre.

M. Rose: J'aimerais dire un mot de la motion. La motion qui nous a été présentée est de savoir si ce Comité doit ou non ajourner à 21 h 30 ce soir. Je suis de l'avis de M. Blenkarn lorsqu'il dit qu'étant donné qu'il y a tant de personnes qui veulent poser des questions aux responsables, d'une part nous semblons réduire la durée des auditions, si on pouvait nous assurer que les responsables allaient revenir prochainement, alors peut-être pourrions-nous voter la motion sans les attendre. Je sais qu'il y a déjà beaucoup de personnes pour le deuxième tour. Contrairement à de nombreux autres comités, presque tout le monde veut avoir son mot à dire. Tant que nous ne ferons pas cela, comment pouvons-nous voter intelligemment la motion de M. Guay? Je suis prêt à l'appuyer.

Le président: M. MacMillan ne sait pas avec certitude s'il pourra revenir le 4 décembre ou non, mais il m'a affirmé que s'il n'avait rien d'autre de prévu ce jour-là, il serait très heureux de comparaître à nouveau devant le Comité.

M. MacMillan: Et si je ne puis venir . . .

M. Blenkarn: Les autres adjoints et responsables pourront venir.

Le président: Tout le monde est-il d'accord avec la motion d'ajourner à 21 h 30 ce soir, et si nous n'en avons pas terminé avec les Chemins de fer Nationaux nous leur demanderons de revenir le 4 décembre?

Motion acceptée.

M. McRae: Monsieur le président, quant à ma motion, celle qui a précédé l'autre, peut-être pourrais-je la lire tout en pensant que nous pourrons la réserver jusqu'à ce que . . .

[*Texte*]

The Chairman: You can read it, but I am not going to entertain it very long. If you want to read it into the record you can do so.

Mr. McRae: I move that this Committee obtain a reference from the House of Commons for the purpose of requesting that the CTC fully investigate the allegations made in the Committee today, November 22, 1973, that the CPR are scrapping a large number of rail cars that in this crisis of a shortage of cars could be used temporarly, and that the Chairman of the CTC be asked to report to the Committee on this matter.

I think this is a very serious charge. If it is true, then I think something has to be done about it, and this is why I make this motion.

The Chairman: Mr. McRae, we have, as a reference, Bill C-164, the financing bill of the CN and Air Canada. It has very little to do with CPR. If the witness before this Committee had substantiated the allegations made by the member for Timiskaming, there might have been some greater interest shown by the Committee; but the motion is out of order.

I would certainly encourage you and Mr. Peters to investigate that problem further, and you can quietly and privately seek a reference from the Minister for the Committee to investigate that problem. I would gladly be interested in creating a situation where there are more boxcars to move grain in but this is not the time or place to do it.

Mr. McRae: Could this be put on the agenda of the steering committee, to have a request for this thing.

The Chairman: You are a member of the steering committee, and a very able member, too, and you could bring it up at the next steering committee meeting.

Mr. McRae: It will so be done, as soon as possible.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, could I ask the chairman of the railway about his getting certain information for me. I appreciate that it would be easy for me to write him a letter but if we could have this for next time, then it would save the Committee a great deal of trouble.

An hon. Member: On a point of order. I protest.

Another hon. Member: Write him a letter.

Mr. Blenkarn: The problem with these questions is that I may not have written them down the way he will understand them, whereas it would take only a minute or two of the Committee's time if he were to answer them now.

Mr. Guay (St. Boniface): And you will take off after that.

An hon. Member: Ask them in the second round.

Mr. Peters: Read your annual report. You have all the answers in there.

[*Interprétation*]

Le président: Vous pouvez la lire, mais nous n'allons pas en parler longuement. Si vous voulez la lire, je vous y autorise.

M. McRae: Je propose que ce Comité obtienne un mandat de la Chambre des communes lui permettant d'exiger que la Commission canadienne des transports fasse une enquête approfondie sur les allégations formulées lors de la réunion du Comité de ce jour, le 22 novembre 1973, allégations selon lesquelles le Canadien Pacifique met au rebut un nombre important de voitures de chemin de fer qui pourraient être utilisées temporairement, étant donné la crise des voitures que nous connaissons actuellement, et que le Président de la Commission canadienne des transports présente un rapport au Comité sur cette question.

Je pense que c'est une allégation très grave. Si elle s'avère, alors il faudra faire quelque chose; et c'est pourquoi j'ai présenté cette motion.

Le président: Monsieur McRae, notre mandat concerne le bill C-164, qui autorise la prestation de fonds au CN et à Air Canada. Cela n'a rien à voir avec le Canadien Pacifique. Si le témoin avait corroboré les allégations faites par le député de Timiskaming, le Comité serait sans doute plus intéressé. Mais la motion n'est pas recevable.

Mais je vous encouragerais certainement, vous et M. Peters, à faire une enquête sur cette question, et vous pouvez essayer discrètement et personnellement d'obtenir un mandat du ministre pour que le Comité puisse faire des recherches à ce sujet. Je serais très heureux que l'on puisse augmenter le nombre des wagons couverts pour le transport des céréales, mais le lieu et le moment sont mal choisis.

M. McRae: Pourrait-on mettre le sujet à l'ordre du jour du Comité de direction, afin qu'une demande soit présentée dans ce sens?

Le président: Vous êtes membre du comité de direction, vous êtes d'ailleurs un membre tout à fait capable, et vous pourriez soulever la question à la prochaine réunion du comité de direction.

M. McRae: Je m'y emploierai, dès que possible.

M. Blenkarn: Monsieur le président, dois-je demander au président des chemins de fer qu'il m'obtienne certains renseignements. Je sais qu'il serait plus facile que je le mette par écrit sous forme de lettre, mais si nous pouvions avoir une réponse à la prochaine réunion, cela éviterait un grand nombre d'embarras au Comité.

Une voix: J'invoque le Règlement. Je proteste.

Une voix: Écrivez-lui une lettre.

M. Blenkarn: Avec ce genre de question, il y a risque que mon texte soit mal interprété, alors que cela prendrait seulement une minute ou deux s'il y répondait maintenant.

M. Guay (Saint-Boniface): Et ensuite vous vous en irez.

Une voix: Posez vos questions lors du second tour.

M. Peters: Lisez votre rapport annuel. Toutes les réponses s'y trouvent.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: I suggest to you that we do not have.

The Chairman: I think, Mr. Blenkarn, that if you gave the Chair those questions, I would see that Mr. MacMillan . . .

Mr. Rose: You could put them into proper English so that he could understand them.

The Chairman: . . . was made aware of them, and he would bring the answers to me at a following meeting.

I am going to Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, how much per diem do you charge for a boxcar at the present time?

Mr. MacMillan: Which type?

Mr. Turner (London East): Going to the States.

Mr. MacMillan: The rate is from $4 to $7, depending upon the age of the car and the value of it.

Mr. Turner (London East): Right after the war, and I believe during the war, the CN had a rule that, at the end of every month, all foreign cars had to be taken to exchange points. There was Niagara Falls, Fort Erie, Sarnia and Windsor, and they had to be there by 11.59 p.m.. Is this rule still in effect?

Mr. MacMillan: We do not wait until the end of the month.

Mr. Turner (London East): Is this rule in effect, in reverse, for our cars in the United States?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Turner (London East): Why not?

Mr. MacMillan: Mr. Hunt will explain.

Mr. Hunt: Per diem, by definition, is on a daily basis, and naturally there is a movement on the part of all railroads, whether it is we moving cars south or American railroads moving cars north, that midnight is the close-off time. There has always been, and there is today, a general movement to make that deadline. It gives the impression that train schedules are geared in such a way as to be able to turn foreign cars over to their owner or an interchange carrier before midnight in order that the per diem begins to show.

Mr. Turner (London East): Mr. Hunt, you belong to the American Association of Railroads, correct?

Mr. Hunt: Canadian-American does, yes.

Mr. Turner (London East): Why do you not get this rule changed so that it works in reverse in the United States and so that our cars come back here by 11.59 p.m.?

Mr. Hunt: All per diem rules are exactly the same everywhere in America, including Mexico.

Mr. Turner (London East): Well, why do you not get your cars back?

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Il me semble que non.

Le président: Je crois, monsieur Blenkarn, que si vous me donniez ces questions, je veillerais à ce que M. MacMillan . . .

M. Rose: Vous pourriez les rédiger en anglais correct afin qu'il puisse les comprendre.

Le président: . . . en soit informé et à qu'il m'apporte les réponses lors de la prochaine réunion.

C'est à M. Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan, combien exigez-vous par jour pour un wagon couvert à l'heure actuelle?

M. MacMillan: De quel genre?

M. Turner (London-Est): Qui irait aux États-Unis.

M. MacMillan: Le tarif se situe entre quatre et sept dollars, selon l'âge du wagon et la valeur.

M. Turner (London-Est): Immédiatement après la guerre, et pendant la guerre aussi, je crois, le CN avait établi une règle selon laquelle, à la fin de chaque mois, tous les wagons étrangers devaient être ramenés au point d'échange. Il y avait Niagara Falls, Fort Erie, Sarnia et Windsor, et il fallait qu'ils s'y trouvent à 23 heures 59 au plus tard. Cette règle existe-t-elle toujours?

M. MacMillan: Nous n'attendons pas la fin du mois.

M. Turner (London-Est): Cette règle est-elle en vigueur, à l'inverse pour nos wagons qui se trouvent aux États-Unis?

M. MacMillan: Non.

M. Turner (London-Est): Pourquoi?

M. MacMillan: M. Hunt va vous l'expliquer.

M. Hunt: Par définition, le taux est quotidien et naturellement, il y a un mouvement sur tous les chemins de fer, que ce soit nos wagons qui aillent vers le sud ou les wagons américains qui viennent vers le nord, et minuit est leur limite. On a toujours eu tendance, et c'est encore le cas aujourd'hui, à respecter cette limite. Cela donne l'impression que les horaires des trains sont prévus de sorte que l'on puisse rendre les wagons étrangers à leurs propriétaires ou procéder à un échange de transporteurs avant minuit, de sorte que le *per diem* soit respecté.

M. Turner (London-Est): Monsieur Hunt, vous faites partie de l'Association américaine des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Hunt: Canado-américaine, oui.

M. Turner (London-Est): Pourquoi ne faites-vous pas en sorte que cette règle soit changée, afin qu'elle soit efficace également aux États-Unis et que nos wagons nous reviennent avant 11 h 59?

M. Hunt: Toutes les règles *per diem* dont effectivement les mêmes dans toute l'Amérique, y compris le Mexique.

M. Turner (London-Est): Eh bien, pourquoi ne fait-on pas revenir nos wagons?

[*Texte*]

Mr. Hunt: We do get our cars back. The rules are the same and, if the Americans are sloppy with our cars and hold on to them longer than is necessary, they pay the per diem. There is no question about that.

Mr. Turner (London East): Well, why do you not raise the per diem rate?

Mr. Hunt: Ah! Now, there is a very strong lobby in the A.A.R to see that done and we are part of that strong lobby.

Mr. Turner (London East): Does the CPR belong to this lobby?

Mr. Hunt: Yes. The Canadian railroads are represented on the A.A.R by the Canadian National and we have CP's full support to lobby effectively and as strongly as possible for higher per diem rates.

Mr. MacMillan: I think it might be helpful if we were to point out that the railways of North America can be divided into two categories. There are those which are owners of equipment and own large quantities of it, and they are extremely interested in jacking the per diem up. The other segment are people who live on the equipment of other railways and they are against it. They will do everything conceivably possible to frustrate any attempt to increase the per diem and that is the reason for the hassle that goes on in the A.A.R. on a weekly basis, on this single item.

Mr. Turner (London East): Some years ago some shippers in Canada—I believe you know this condition existed—used to take a car and use it for storage facilities. Does this still exist?

Mr. MacMillan: Yes, in some cases, I am afraid it does.

• 1640

Mr. Turner (London East): Why do you not raise the per diem because it would stop it?

Mr. MacMillan: We have to get an order from the CTC to raise it. We still have to do that, do we not?

Mr. Hunt: Yes, we still do in Canada, yes.

Mr. Turner (London East): Did you ask for this order?

Mr. MacMillan: Yes, we have asked for it. We have tried many times to get it. What we are contemplating doing is giving them a bonus to unload the cars.

Mr. Hunt: I might just mention again, Mr. Turner, the point of penalties on the American roads. Because of the car shortage situation there is currently a $100 a day penalty to any carrier, whether it is in the United States or Canada, that violates these car movement orders, which are meant to move cars back home. Now this is a recent order and it is being applied. Railraods are being fined to that extent.

Concerning the American demurrage situation, they have moved ahead through the I.C.C. and they have an escalating schedule of rates on demurrage that is pretty brutal after about nine days of detention.

[*Interprétation*]

M. Hunt: Ils reviennent. Les règles sont les mêmes et, si les Américains sont lents avec nos wagons, et les gardent plus longtemps que nécessaire, ils paient le *per diem*. Il n'y aucun problème à ce sujet.

M. Turner (London-Est): Eh bien, alors pourquoi n'augmentez-vous pas le tarif *per diem*?

M. Hunt: Eh bien, il y a des négociations très serrées à l'Association américaine des chemins de fer en vue de faire appliquer cette mesure, et nous en faisons partie.

M. Turner (London-Est): Le Canadien Pacifique en fait-il également partie?

M. Hunt: Oui. Les chemins de fer canadiens sont représentés à l'Association américaine des chemins de fer par les chemins de fer Nationaux et nous avons l'appui inconditionnel du Canadien Pacifique pour négocier activement et fortement afin d'obtenir des tarifs *per diem* plus élevés.

M. MacMillan: Je pense qu'il pourrait être utile de préciser que les chemins de fer de l'Amérique du Nord se divisent en deux catégories. Il y a ceux qui sont propriétaires d'une grande partie du matériel et qui verraient d'un très bon œil une majoration du *per diem*. D'autre part il y a les personnes qui vivent du matériel d'autres chemins de fer et ils sont contre. Ils feront tout ce qui est possible pour empêcher toute tentative d'augmenter le *per diem* et c'est la raison de la dispute hebdomadaire au sein de l'A.A.R. (Association américaine des chemins de fer).

M. Turner (London-Est): Je pense que vous n'êtes pas sans ignorer qu'il y a quelques années certains transporteurs au Canada utilisaient ces voitures à des fins d'entreposage. En est-il toujours ainsi?

M. MacMillan: Oui, dans certains cas, je crains que cela ne soit exact.

M. Turner (London-Est): Pourquoi ne pas élever le *per diem* cela y mettrait fin.

M. MacMillan: Il nous faut l'autorisation de la Commission des Transports pour l'augmenter. C'est ce que nous devons toujours faire, n'est-ce pas?

M. Hunt: Oui, c'est ce que nous faisons toujours au Canada.

M. Turner (London-East): Avez-vous demandé cette autorisation?

M. MacMillan: Oui, nous l'avons demandée. Nous avons essayé à maintes reprises de l'obtenir. Nous envisageons maintenant de leur offrir une prime pour décharger les voitures.

M. Hunt: Je mentionnerai une fois de plus, au rappel, monsieur Turner, le système de points de pénalité en vigueur sur les réseaux américains. A cause du manque de voitures, il y a à l'heure actuelle une pénalité de $100 par jour encourue par tout transporteur, qu'il se trouve aux États-Unis ou au Canada, qui enfreint ces ordres de déplacement des voitures, ce qui veut dire en clair qu'il faut renvoyer ces voitures chez elles. Cet ordre est tout nouveau et il est appliqué. Les chemins de fer ont à payer des amendes de cet ordre.

En ce qui concerne les frais de stationnement américain, ils ont pris des mesures par l'intermédiaire de l'I.C.C. et il y a une échelle de tarifs pour les frais de stationnement qui montent relativement brutalement apès 9 jours d'immobilisation.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): What is the normal life of a boxcar from the time it is built and put on the line? 50 years? 40 years?

Mr. Hunt: No, you can find 45 year old box cars but we are considering that 40 years has been normal and our projection at the moment is maybe 35 is the more normal life as we look to the future.

Mr. Turner (London East): What is the cost of a 50-foot boxcar?

Mr. Hunt: Twenty-two thousand dollars. You know, I am taking an average thing because I do not know what specialities you want hung on the thing.

Mr. Turner (London East): Right after the war, the CNR in northern Ontario scrapped many hundreds, in fact thousands—you were area superintendent at the time—of wooden-sided boxcars. Many of them were in pretty good shape. You replaced them with steel boxcars before you scrapped them.

Mr. Hunt: Yes, I think I would have to say, Mr. Turner, you are quite correct on one thing. In my experience with CN I have been close to that subject and I do not know of any time, in any program since the war, that we have unncessarily or accelerated the scrapping of boxcars. We scrap boxcars on condition, and on the old steel frames you are talking about as well as the odd steel one we are now scrapping, it comes about through the reduction of the cross section of the metal in the centre sill or the end sills and that coupled with structural weaknesses in the car and wear and tear, will pose you with the problem of rebuilding that car. Now, if we were to take one of those 40-foot cars today and rebuild, we may be talking of anywhere from $3,000 to $10,000 on a rebuild and then we have to look at the economics of that in relation to a new car which has, of course, the added life plus the greater availability for traffic. So the equation is fairly complex but I think it is very well handled.

Mr. Turner (London East): Are you aware at the present time there is a lack of containers and piggy-backs in south-western Ontario, especially in the City of London? There is no way you can get a commitment for a piggy-back.

Mr. Hunt: Yes, I know we have a shortage right at the moment in container flats and containers in somewhat the same magnitude as we have shortages in some other classes of cars. It is no greater or no less than some of our other problems at the moment in meeting this surge of movement that we have.

Mr. Turner (London East): Have you applied to the Department of Transport or the government for new funds to build piggy-backs or containers?

Mr. Hunt: No, we are using our available capital funds and leasing arrangements to satisfy the demand for cars in the next 12 months, Mr. Turner.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Quelle est la durée de vie normale d'une voiture fermée, du moment de sa construction à sa mise en service? Cinquante ans? Quarante ans?

M. Hunt: Non, on peut trouver des voitures fermées de 45 ans mais nous pensons que 40 ans est plus près de la norme et nous prévoyons à l'heure actuelle une vie de 35 ans pour l'avenir.

M. Turner (London-Est): Quel est le prix de revient d'une voiture fermée de 50 pieds?

M. Hunt: Vingt-deux mille dollars. Je prends, bien entendu, un chiffre moyen car je ne sais pas de quel genre spécial de voiture vous voulez parler.

M. Turner (London-Est): Juste après la guerre, le CN dans le Nord de l'Ontario a envoyé à la casse des centaines, en fait des milliers de voitures fermées en bois. Vous étiez surintendant à l'époque. Nombre d'entre elles étaient en très bon état. Vous les avez remplacées par des voitures fermées en acier avant de les envoyer à la casse.

M. Hunt: Oui, je dois avouer, monsieur Turner, que vous avez raison dans une certaine mesure. De par mon travail au CN j'ai touché à cela de très près mais que je sache, à aucun moment ou dans le cadre d'aucun programme depuis la guerre, n'avons-nous envoyé à la casse des voitures fermées qui ne le méritaient pas avec trop d'empressement. Nous respectons certaines conditions avant d'envoyer les wagons fermés à la casse, et pour ce qui est des vieux chassis en acier dont vous parlez ainsi que de plus récents que nous envoyons à la casse maintenant, nous le faisons lorsqu'il y a diminution de la partie de métal en croix dans le longeron central ou dans les longerons aux extrémités, et ceci s'ajoutant à un état de faiblesse et d'usure général du wagon. Sans cela il faut se poser le problème de la reconstruction du wagon. Si nous décidions de prendre un de ces wagons de 40 pieds aujourd'hui et de le reconstruire, cette reconstruction pourrait tourner aux alentours de $3,000 à $10,000 et il nous faut alors pensés en terme de rentabilité par rapport à un nouveau wagon, qui, bien entendu, à une plus grande longévité et qui est beaucoup plus disponible. Cette équation est donc assez compliquée, mais je pense qu'on ne s'en sort pas trop mal.

M. Turner (London-Est): Savez-vous qu'à l'heure actuelle on manque de wagons porte-remorque et de wagons porte-container dans le sud-ouest de l'Ontario, en particulier dans la ville de London? Il est absolument impossible d'avoir la promesse d'un porte-remorque.

M. Hunt: Oui, je sais que nous avons à l'heure actuelle une pénurie de wagons pleins porte-container et de container de même que nous avons une pénurie analogue pour d'autres types de wagons. Ce problème n'est ni supérieur ni inférieur à certains de nos autres problèmes de l'heure actuelle pour satisfaire l'augmentation de trafic que nous connaissons.

M. Turner (London-Est): Avez-vous demandé au ministère des Transports ou au gouvernement des fonds supplémentaires pour construire des porte-remorque ou des porte-container?

M. Hunt: Non, nous faisons appel à nos fonds d'immobilisation et à nos accords de location disponible pour satisfaire la demande de wagons au cours des 12 prochains mois, monsieur Turner.

[*Texte*]

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, you have a board of 12 directors.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Turner (London East): And I understand they have a lot of power. I would like to know how many are lawyers by profession.

Mr. MacMillan: You mean, working at it?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. MacMillan: Well, I think there is only one practicing.

• 1645

Mr. Turner (London East): So that leaves 11. Are they lawyers?

Mr. MacMillan: Two, I am sorry.

Mr. Turner (London East): So that leaves 10. Are the other 10 lawyers?

Mr. MacMillan: No, they are not. I have a legal education. Yves Pratte has a legal education.

Mr. Turner (London East): How many are businessmen who know a little about the transportation business? I mean railroaders and persons in the trucking industry and things like this on that board of directors.

Mr. MacMillan: That is a difficult question for me to answer. I think other than myself, there is none of them with any transportation knowledge.

Mr. Turner (London East): Do you not think it would be a good idea to put somebody on there who knows a little about your transportation system, what the customer wants, and what you are prepared to operate? As the business is now, it surely is not operating. It is just . . .

Mr. MacMillan: I would like to answer that question, but I do not appoint the board of directors. They are appointed by the government, and that is about all I can say.

Mr. Turner (London East): Are you satisfied with the membership of your board of directors?

Mr. Guay (St. Boniface): That is what you should tell us today.

Mr. Turner (London East): Would you like some of them to be changed, and have some practical railroad and union men and businessmen on there who know a little about the business?

Mr. MacMillan: I am sorry, Mr. Turner, I would be very happy to discuss this with you.

Mr. Turner (London East): I think it is the business of the people of this country. We own this railroad, I think. You state right here on your first page that you will answer any questions. So this is why I am asking the question.

Mr. MacMillan: That I hope to do, but those are questions concerning matters over which I have some control.

[*Interprétation*]

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan, vous avez un conseil d'administration comprenant 12 directeurs.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Et je me suis laissé dire qu'ils avaient beaucoup de pouvoirs. J'aimerais savoir combien sont avocats de profession.

M. MacMillan: Vous voulez parler de ceux qui pratiquent toujours?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. MacMillan: Je crois, sauf erreur, qu'il n'y en a qu'un.

M. Turner (London-Est): Cela en laisse 11. Sont-ils avocats?

M. MacMillan: Je m'excuse, deux.

M. Turner (London-Est): Cela en laisse donc 10. Les 10 autres sont-ils avocats?

M. MacMillan: Non, monsieur. J'ai fait des études juridiques. Yves Pratte a fait des études juridiques.

M. Turner (London-Est): Combien d'hommes d'affaires qui seraient un peu au courant des problèmes de transport? Je veux dire de cheminots et de personnes de l'industrie du camionnage entre autres qui siègent à ce conseil d'administration.

M. MacMillan: Il m'est très difficile de répondre à cette question. Moi mis à part, il n'y en a aucun qui s'y connaisse en transport.

M. Turner (London-Est): Ne pensez-vous pas qu'il serait bon de faire entrer dans ce conseil quelqu'un qui connaisse un peu votre réseau de transport, les besoins des consommateurs, et vos projets de fonctionnement? Parce que à l'heure actuelle, on ne peut pas dire que cela fonctionne. C'est simplement . . .

M. MacMillan: J'aimerais répondre à cette question mais ce n'est pas moi qui nomme le conseil. Ils sont nommés par le gouvernement, et c'est tout ce que je peux dire.

M. Turner (London-Est): La composition de votre conseil d'administration vous satisfait-elle?

M. Guay (Saint-Boniface): C'est ce que vous devriez nous dire aujourd'hui.

M. Turner (London-Est): Aimeriez-vous que quelque'uns soient changés, et avoir des spécialites de chemins de fer, des syndicalistes et des hommes d'affaires qui s'y connaissent un peu?

M. MacMillan: Je m'excuse, monsieur Turner. Je serais très heureux d'en discuter avec vous.

M. Turner (London-Est): Je pense que cela regarde la population de ce pays. Nous sommes les propriétaires de ce chemin de fer, sauf erreur. Vous dites à la première page que vous répondrez à n'importe quelle des questions. C'est pourquoi je vous pose cette question.

M. MacMillan: C'est bien ce que j'espère, mais il s'agit de questions qui relève plus ou moins de mon domaine.

[*Text*]

The Chairman: You will have one more question, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): We will get into the trucking industry. How many trucking firms do you own, or subsidiary trucking firms?

Mr. MacMillan: Eleven, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): When did you purchase each one?

Mr. MacMillan: Would you like me to read them out, or just within the bracket?

Mr. Turner (London East): Read them out, please.

Mr. MacMillan: The earliest one was in the fall of 1959.

Mr. Turner (London East): Can you tell me how much you paid for each one of those?

Mr. MacMillan: That question arises periodically. As I explained this morning, transactions of that kind always have two sides to them. There is the railway side and there is the side in this case represented by the person who sold it. In almost every instance that is regarded as confidential information. It is a question I am not eager to dodge. However, on the other hand I must preserve the confidentiality because if we do not do this we will have great difficulty in our business transactions dealing with segments of the business community.

I think I would have to say that I am in the hands of the Committee on this matter. But the Committee traditionally and historically has always permitted management to preserve the confidentiality of matters of that kind.

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, if you cannot give me the purchase price—look at the back page here. The CNR has lost money for many, many years. Where did this money come from that you used to purchase these trucking industries?

Mr. MacMillan: It came out of our capital funds.

Mr. Turner (London East): Did the government provide those capital funds, or were they from the profits of the Canadian National before taxes?

Mr. MacMillan: No, these capital funds are provided by our depreciation, the funds from salvage, and the sale of preferred stock.

This is what I was referring to in my opening statement, that we provide the funds for our capital expenditures, and have for the last 10 years.

• 1650

The Chairman: Mr. Turner, your time has expired. Perhaps Mr. MacMillan could produce the information you ask about the names of the trucking companies and the years and he could file that later, along with any other information he feels you might be interested in with the Committee—not necessarily the purchase price.

If you are satisfied with that perhaps I could move on to another questioner.

[*Interpretation*]

Le président: Vous pouvez poser encore une question, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Nous allons passer à l'industrie du camionnage. De combien de compagnies de camionnage, ou de filiales de compagnies de camionnage ête-vous propriétaires?

M. MacMillan: 11, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Quand avez-vous acheté chacune d'entre elles?

M. MacMillan: Voulez-vous que je vous les cite toutes, ou la première et la dernière?

M. Turner (London-Est): Citez-les toutes, s'il vous plaît.

M. MacMillan: Nous avons acheté la première en automne 1959.

M. Turner (London-Est): Pouvez-vous me dire combien vous avez payé pour chacune d'entre elles?

M. MacMillan: On nous pose cette question périodiquement. Comme je l'ai expliqué ce matin, des transactions de ce genre impliquent toujours deux parties. Il y a les chemins de fer et il y a dans ce cas la personne qui a vendu. Dans la plupart des cas c'est considéré comme un renseignement confidentiel. Ne pas répondre ne me tient pas particulièrement à cœur. Cependant, par contre, il me faut préserver le caractère confidentiel de ce renseignement car si nous ne le faisons pas nous connaîtrons de grandes difficultés au cours de nos transactions avec les autres secteurs de la communauté commerciale.

Je m'en remets donc au bon vouloir du Comité à ce sujet. Cependant, je rappellerai que traditionnellement et historiquement ce Comité a toujours permis de préserver le caractère confidentiel de questions de ce genre.

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan: si vous ne pouvez pas me donner ce prix d'achat... consultez la dernière page ici. Le CN perd de l'argent depuis de nombreuses années. D'où venait cet argent que vous avez utilisé pour acheter ces industries de camionnage?

M. MacMillan: Il venait de nos fonds d'immobilisation.

M. Turner (London-Est): Le gouvernement vous a-t-il fourni ces fonds d'immobilisation, ou venait-il des bénéfices du Canadien national avant les impôts?

M. MacMillan: Non, c'est l'amortissement qui nous a fourni ces fonds d'immobilisation, les fonds de récupération et la vente d'actions privilégiées.

C'est ce dont j'ai parlé dans ma déclaration d'ouverture, à savoir que nous fournissons les fonds pour nos frais d'immobilisation et que nous l'avons fait depuis 10 ans.

Le président: Monsieur Turner, votre temps de parole est écoulé. M. MacMillan pourrait peut-être déposer plus tard devant le comité les renseignements que vous désirez obtenir à propos du nom des sociétés de transports routiers et les années; il pourrait également fournir tout autre renseignement, pas nécessairement les prix d'achat, susceptibles, à son avis, de vous intéresser.

Si cela vous convient, je pourrais passer à un autre député.

[*Texte*]

Mr. Turner (London East): Sir, I think we should know how much each company was purchased for. I think it is public funds and we should be made aware of that.

The Chairman: Mr. MacMillan has given you his answer to that.

Next on my list is Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman.

First, I am interested in what Mr. Whicher had to say this morning about the downward grading of passenger service. It seems to me that the scheduling has something to do with this. I find, in going through the figures, that in 1972 the average arrival time of trains has been about 50 per cent of the time on time and during the month of February they were only on time 29 per cent of the time. The Transcontinental was only on time 34 per cent of the time. In other countries the record is almost 90 per cent of the time they are on time.

It seems to me that if passengers cannot count on the trains to be on time they will take some other mode of transportation. I am wondering if you are doing any research or work, after one hundred and some years of running trains, to try to keep them on schedule.

Mr. MacMillan: The period of the year to which you referred is of course the winter, and it is winter in your part of the world. There is only one other country in the world which has winter railroading conditions comparable to ours and that is Russia. The problems which arise with the train in the wintertime are very severe and it is very difficult for us, because of the combination of snow, wind and cold, to maintain schedules.

For example, you are quite familiar with the wind chill factor, as it is now called. We have had on occasions to make a decision about running what we call the time-card speed, the normal speed, in which circumstances we frequently cannot heat the train because of the wind chill and the low temperatures, and in those circumstances we reduce the speed. This is particularly true on the prairies, so that the customers will at least stay warm.

Mr. Schellenberger: Are you saying then that after handling passengers since the railway was built you have not evolved any technology to get around this factor in order to provide transportation for the passengers?

Mr. MacMillan: In the very severe winter weather it is extremely difficult for us to do it and to do it on time.

Mr. Schellenberger: Getting away from that, I think we should be moving to provide transportation by railways for passengers, particularly in areas of 300 miles or less, for example Toronto to Montreal or Toronto to Ottawa. I find that the schedules for the train that goes from Toronto to Montreal leaves at noon and arrives at 5 p.m., and any businessman who wants to take a train and do some business in Montreal simply wastes a whole day.

Mr. MacMillan: No, but he has two other opportunities. There is an early morning train and a late afternoon train.

[*Interprétation*]

M. Turner (London-Est): Monsieur, j'estime que nous devrions savoir quel était le prix d'achat de chaque compagnie. Il s'agit de fonds publics et nous devrions être mis au courant.

Le président: M. MacMillan vous a déjà fourni une réponse à ce sujet.

M. Schellenberger est le suivant.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je suis fort intéressé par les commentaires de M. Whicher ce matin à propos de la dégradation des services au voyageur. Je crois que les horaires jouent un certain rôle. J'ai constaté, en consultant les statistiques, qu'en 1972, les trains sont arrivés à l'heure 50 p. 100 du temps en moyenne; pendant le mois de février, ils sont arrivés à l'heure seulement 29 p. 100 du temps. Le transcontinental a respecté ses horaires 34 p. 100 du temps. Dans d'autres pays, les trains sont à l'heure presque 90 p. 100 du temps.

Je crois que si les passagers nee peuvent compter sur l'arrivée ponctuelle des trains, ils choisiront un autre mode de transport. Je me demande si vous faites des recherches ou du travail, après 100 ans et plus d'exploitation de trains afin d'essayer de respecter vos horaires.

M. MacMillan: La période de l'année dont vous parlez est évidemment l'hiver, l'hiver dans votre partie du globe. Il n'y a qu'un autre pays au monde qui a les conditions ferroviaires comparables aux nôtres en hiver et il s'agit de la Russie. Les problèmes que doivent affronter les trains en hiver sont très graves et très difficiles à résoudre à cause d'une combinaison de la neige, du vent et du froid, si l'on veut respecter les horaires.

Par exemple, vous connaissez certainement le facteur de refroidissement du vent, comme on l'appelle. A certaines occasions, nous avons dû prendre une décision quant au respect de la vitesse normale car dans de telles circonstances il arrivait souvent que nous ne puissions chauffer le train à cause de faible température et du facteur de refroidissement du vent; il nous a alors fallu réduire la vitesse. Ceci est particulièrement vrai dans les Prairies, si nous voulons qu'au moins les clients restent au chaud.

M. Schellenberger: Dites-vous qu'après avoir transporté des passagers depuis la construction des chemins de fer, vous n'avez pas encore mis au point les techniques vous permettant de contrer ce facteur pour fournir un service de transport aux passagers?

M. MacMillan: Dans des conditions hivernales très sévères, il nous est très difficile de le faire en respectant les horaires.

M. Schellenberger: D'autre part, je crois que nous devrions nous orienter vers les services de transport ferroviaire pour voyageurs sur des parcours de moins de 300 milles, par exemple, le parcours Toronto Montréal ou Toronto Ottawa. J'ai noté que le train quittant Toronto vers Montréal prend le départ à midi et arrive à 5 heures; donc l'homme d'affaires qui veut prendre le train pour se rendre à Montréal par affaires perd tout simplement toute une journée.

M. MacMillan: Non, il y a deux autres possibilités. Il y a un train en matinée et un autre en fin d'après-midi.

[*Text*]

Mr. Schellenberger: So you are attempting to schedule . . .

Mr. MacMillan: Oh yes. I think we are still running three trains in each direction during the daytime. There is one out of Toronto and Montreal at the same time in the morning, then there is a noon train, and then there is a train out in the late afternoon, 4.45 p.m. or 5 p.m. Also, there is the night train. And that is very fine service. That is good rail service. There is no better rail service in North America than the Rapido between Montreal and Toronto.

Mr. Schellenberger: Is your scheduling for passengers and their ability to find reservations on these trains up to the same standards as Air Canada? Is there any problem?

Mr. MacMillan: Yes, indeed, it is. It is all computerized. It might interest you to know that the Canadian Pacific sleeping car reservations are done on our computers.

Mr. Benjamin: Do not sabotage them.

• 1655

Mr. Schellenberger: I find the safety record of the Canadian National is poor. The number of derailments per train per mile and the number of people who have lost their lives from this is fairly terrible in Canada. Have you any comment on that?

Mr. MacMillan: That is Mr. Hunt's line.

Mr. Hunt: I certainly cannot agree that it is fairly terrible. If you are judging Canadian National against North American railway standards then it is not terrible. Canadian National has a record that is twice as good as the U.S. average record for reportable accidents of any kind over $750. Now mind you, we do have fatalities, and in that sense I agree with your wording.

Mr. Schellenberger: Seventy-five per cent of our railway crossings are not protected whatsoever; in most other countries almost all the railway crossings are protected.

Mr. MacMillan: I referred to that this morning.

Mr. Schellenberger: About $19 million per year is being put into improving your railway crossings. Would it be necessary to increase that budget to provide a better safety record?

Mr. MacMillan: To accelerate the program it would be necessary to increase substantially the funds available. These level crossing projects have become very expensive; it takes several million dollars on occasions to . . .

Mr. Schellenberger: Perhaps we would have had better luck with the Turbo train if we had better level crossings. We would not have run into the meat truck.

Mr. MacMillan: That is right. That happened on the press run, the first run it ever did.

Mr. Schellenberger: The Western Economic Opportunities Conference spent a great deal of time on the anomalies of freight rates in western Canada. Have you been in touch with the Province of Alberta and their proposals for better equitable pricing of freight rates in western Canada?

[*Interpretation*]

M. Schellenberger: Vous essayez donc de prévoir des trains . . .

M. MacMillan: Je crois que nous avons toujours trois trains qui vont dans chaque direction pendant la journée. Il y a un départ à Toronto et un à Montréal à la même heure en matinée; il y a le départ de midi et un autre départ en fin d'après-midi, vers 16 heures 45 ou 17 heures. Il y a en outre le service de nuit, qui est excellent. C'est un bon service ferroviaire. Il n'y a pas de meilleur service ferroviaire en Amérique du Nord que celui du Rapido entre Montréal et Toronto.

M. Schellenberger: Est-ce que vos tableaux de passagers et les possibilités de trouver des réservations sur ces trains atteignent les mêmes normes qu'à Air Canada? Y a-t-il des problèmes?

M. MacMillan: Oui, exactement, la même chose. Tout passe par l'ordinateur. Il vous intéressera peut-être de savoir que les réservations de wagon-lits du CP se font par l'intermédiaire de nos ordinateurs.

M. Benjamin: Ne les sabotez pas.

M. Schellenberger: Le bilan de la sécurité du CN est pauvre. Le nombre de déraillements par train au mille et le nombre de personnes qui y ont perdu la vie est assez effarant au Canada. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. MacMillan: Votre réponse revient à M. Hunt.

M. Hunt: Je ne suis pas du tout d'accord pour dire que cela soit assez effarant. Si vous faites la comparaison vous verrez que les autres chemins de fer nord-américains ce n'est pas effarant. Le bilan du CN est deux fois supérieur au bilan moyen américain en ce qui concerne les accidents de toutes sortes dépassant $750. Cependant, il y a des victimes et en cette mesure je suis d'accord avec ce que vous avez dit.

M. Schellenberger: Soixante-seize p. 100 de nos passages à niveau ne sont pas protégés d'une manière ou d'une autre; dans la plupart des autres pays presque tous les passages à niveau sont protégés.

M. MacMillan: J'en ai déjà parlé ce matin.

M. Schellenberger: Vous dépensez environ 19 millions de dollars par année pour améliorer vos passages à niveau. Serait-il nécessaire d'augmenter ce budget pour que la sécurité soit plus grande?

M. MacMillan: Pour accélérer le programme, il serait nécessaire d'accroître d'une manière substantielle les fonds disponibles. Ces réalisations des passages à niveau sont devenues très chères; cela va parfois chercher plusieurs millions de dollars . . .

M. Schellenberger: Si nous avions eu de meilleurs passages à niveau, notre expérience du train à turboréacteur aurait été peut-être plus heureuse. Nous ne serions pas entrés dans un camion de viande.

M. MacMillan: C'est exact. C'est arrivé pendant la démonstration pour la presse, la première démonstration qui ait été faite.

M. Schellenberger: La *Western Economic Opportunities Conference* (Conférence sur les possibilités économiques de l'Ouest,) a consacré une grande partie de ses travaux aux anomalies dans les tarifs de transport dans l'Ouest canadien. Avez-vous eu des discussions avec la province de l'Alberta concernant ces propositions pour une fixation des prix plus équitable pour les tarifs de transport dans l'Ouest canadien?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: We have had conversations with each of the prairie provinces and we had conversations before the conference. As you may know the topic you referred to was one of the principal topics under discussion. Since that time there has been a reference to the Canadian Transport Commission to investigate a substantial number of these rates and we are awaiting the results of that study.

Mr. Schellenberger: Are you willing to provide all the information that is necessary for the provinces to make a better study on this? They tell me that they are lacking adequate information.

Mr. MacMillan: I imagine you are referring to the reluctance of the railways to divulge their costs.

Mr. Schellenberger: Yes.

Mr. MacMillan: There still is a reluctance on the part of the railways to divulge our costs because we are in a highly competitive business and we do not like to tell our competitors what our expenses are. But I think there is a vehicle which has been worked out to look after this. Mr. Taschereau tells me we have provided all the information requested by the CTC.

The Chairman: Mr. Masniuk.

Mr. Masniuk: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, my questions wil be mainly on branch line abandonments, particularly the ones that are unprotected. You know it is a great concern in the western part of the country, mainly Saskatchewan and Alberta.

Mr. MacMillan: Do you realize they are now all protected?

• 1700

Mr. Masniuk: Yes.

Mr. MacMillan: As of the last few days.

Mr. Masniuk: Yes, but this is my great concern: that protection ends in a year. That was my understanding, they are frozen until 1975.

Mr. MacMillan: That is right; the statute is January 1975. That is correct.

Mr. Masniuk: All right. The morale is very low among the maintenance-of-way employees and the business people. We have more than 406 miles, according to the figures that were given to me, of unprotected lines in Manitoba. To this day, to the best of my knowledge, we have not heard anything from the CTC or from the railways. What action are they going to take because time is running out?

Mr. MacMillan: The railways can take no action because the whole thing is frozen. I guess you were not here this morning when I talked about this.

Mr. Masniuk: Yes, I was here.

Mr. MacMillan: The message I was trying to convey then was that everybody recognizes that some of the branch-line trackage in Western Canada is redundant, unnecessary for the collection of grain.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Nous avons échangé des conversations avec chacune des provinces des Prairies et nous avions déjà eu des conversations avant la Conférence. Comme vous le savez peut-être, cette question faisait l'objet des principales discussions. Depuis, on a demandé à la Commission canadienne des transports de faire enquête sur un nombre assez important de ces tarifs et nous en attendons les résultats.

M. Schellenberger: Êtes-vous disposés à fournir tous les renseignements nécessaires aux provinces pour qu'elles puissent faire une meilleure étude à ce sujet? Elles m'ont dit manquer de renseignements suffisants.

M. MacMillan: Je suppose que vous voulez parler du manque d'enthousiasme des chemins de fer à divulguer leurs prix de revient.

M. Schellenberger: Oui.

M. MacMillan: Nous ne sommes pas toujours très disposés à divulguer nos prix de revient car nous nous trouvons dans un secteur très compétitif et nous n'aimons pas communiquer à nos concurrents nos dépenses. Mais je pense qu'un moyen a été mis au point pour ce faire. M. Taschereau me dit que nous avons fourni tous les renseignements réclamés par la CCT.

Le président: Monsieur Masniuk.

M. Masniuk: Je vous remercie monsieur le président.

Monsieur MacMillan, mes questions tourneront principalement autour de l'abandon des lignes secondaires, en particulier celles qui ne sont pas protégées. Vous savez que cette question suscite de graves inquiétudes dans l'Ouest, surtout en Saskatchewan et en Alberta.

M. MacMillan: Savez-vous qu'ils sont maintenant tous protégés?

M. Masniuk: Oui.

M. MacMillan: Depuis quelques jours.

M. Masniuk: Oui, mais ce qui m'inquiète c'est que la protection se termine dans un an. C'est ce que j'ai compris; ils sont protégés jusqu'en 1975.

M. MacMillan: C'est exact; la date est janvier 1975. C'est exact.

M. Masniuk: D'accord. Le moral est très bas au sein du personnel d'entretien des voies et des hommes d'affaires. Il y a plus de 406 milles, suivant les chiffres qui m'ont été fournis, de lignes non protégées au Manitoba. Jusqu'à maintenant, à ce que je sache, rien n'a été annoncé par la CCT ou les compagnies de chemins de fer. Quelles mesures vont-ils prendre car le temps va manquer?

M. MacMillan: Les chemins de fer ne peuvent rien faire car il y a un gel généralisé. Je suppose que vous n'étiez pas ici ce matin lorsque j'en ai parlé.

M. Masniuk: Oui, j'étais ici.

M. MacMillan: J'ai essayé de faire comprendre ce matin que tout le monde admet que certains embranchements dans l'Ouest sont redondants, inutiles pour la cueillette des céréales.

[*Text*]

Hopefully, there will be comprehensive studies and agreements reached as to what the basic rail plant ought to be. We are all trying to get something going on this but at this point in time there is nothing available to indicate what the final disposition will be.

So far as the maintenance-of-way employees are concerned, I understand their uncertainty but there will be continued employment for them; there is no doubt about that. It may, in some instances, necessitate moving a bit, but that would be all that is involved.

Mr. Masniuk: Yes, Mr. MacMillan, but at the same time because there was no action, they are not saying they are going to extend this freeze or if it will take effect at the end of next year. There has been practically no maintenance done on these branch lines. They are deteriorating. There is practically no roadbed left. Supposing the CTC or you people decide that they have to stay in for another five years, do you not think there is going to be a major overhaul then at a terrific cost to put them back on their feet?

Mr. MacMillan: In some cases that would be so. This is one of the reasons, as I indicated this morning, we have inaugurated the program to upgrade a number of them.

Mr. Masniuk: Yes, I appreciate that, sir, but when you mentioned upgrading some of the branch lines—I took this down this morning—I am sure you were talking about some of the protected branch lines.

Mr. MacMillan: No, I was talking about the whole of the rail plant.

Mr. Masniuk: Fine.

Mr. MacMillan: As I said, we have tried to make our own appraisal of what is likely to emerge. It may not be 100 per cent correct; hopefully it will not be too far off the mark.

Mr. Masniuk: So there is no way at the present time that you can tell us what is going to happen next year on these lines.

Mr. MacMillan: No, I cannot. You see this is a statutory bar. I do not know whether the Parliament of Canada is going to permit it to lapse, extend it or what will be the result.

Mr. Mazankowski: Could you table your appraisal with the committee?

Mr. MacMillan: No. Do you mean on what they are likely to do?

Mr. Mazankowski: On what you would like to see.

Mr. MacMillan: No, I would not do that. I have to make a correction; Mr. Taschereau has told me it is not the statute, it is the order.

Mr. Taschereau: If you look at Section 258 of the Railway Act it empowers the Governor in Council by order to designate branch lines that: "shall not be abandoned within such periods as the Governor in Council may prescribe." The orders that have been issued, as I recall, expire on December 31, 1974 or January 1, 1975.

[*Interpretation*]

Il est à espérer que des études détaillées seront réalisées et que l'on pourra s'entendre sur un réseau fondamental de chemins de fer. Nous essayons tous de faire quelque chose à ce propos, mais jusqu'à maintenant, rien nous permet de savoir quel sera le réseau définitif.

En ce qui concerne le personnel d'entretien des voies, je comprends leur incertitude, mais il y aura des emplois continus pour eux; c'est certain. Dans certains cas il sera peut-être nécessaire d'effectuer des déplacements, mais c'est tout ce qu'il faudra faire.

M. Masniuk: Oui, monsieur MacMillan, mais étant donné par ailleurs que rien n'a été fait, qu'on n'a pas dit si ce gel serait prolongé ou s'il se terminerait à la fin de l'année prochaine, il n'y a eu pratiquement aucun entretien de fait sur ces embranchements. Il se détériore. Il n'y a pratiquement plus de plate-forme. Supposons que la CCT, vous messieurs, décidiez de les conserver pendant un autre cinq ans, ne croyez-vous pas qu'il faudra effectuer des réparations majeures à un très grand coût pour les remettre en état?

M. MacMillan: Il faudrait le faire dans certains cas. C'est là une des raisons, comme je l'ai indiqué ce matin, pour laquelle nous avons entrepris un programme de réparation d'un certain nombre d'embranchements.

M. Masniuk: Oui, je vous en serai gré, monsieur, mais lorsque vous avez parlé de réparer certains embranchements, j'en ai pris note ce matin, je suis certain que vous parliez de certains embranchements protégés.

M. MacMillan: Non, je parlais de l'ensemble des réseaux ferroviaires.

M. Masniuk: Parfait.

M. MacMillan: Je l'ai déjà dit, nous avons essayé de faire notre propre évaluation des événements à venir. Elle n'est peut être pas entièrement exacte; il faut espérer qu'elle ne manquera pas la cible de trop loin.

M. Masniuk: Il n'y a donc aucune façon de savoir actuellement le sort réservé à ces embranchements l'année prochaine.

M. MacMillan: Non. Vous voyez, s'il s'agit d'une protection accordée par une loi. Je ne sais pas si le Parlement canadien va permettre qu'elle tombe en désuétude, s'il va la prolonger ou agir d'une autre façon.

M. Mazankowski: Pourriez-vous déposer auprès du Comité votre évaluation?

M. MacMillan: Non, vous voulez dire sur leur décision possible?

M. Mazankowski: Sur ce que vous aimeriez voir se produire.

M. MacMillan: Non, je ne ferai pas cela. J'aimerais faire une correction; M. Taschereau me dit qu'il ne s'agit pas d'une loi, mais d'un décret.

M. Taschereau: Si vous vous reportez à l'article 258 de la loi des chemins de fer, vous constaterez qu'il autorise le gouverneur en conseil à désigner par décret «les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant les périodes que le gouverneur en conseil peut prescrire». Si je me souviens bien, ces décrets expirent le 31 décembre 1974 ou le 1er janvier 1975.

[*Texte*]

• 1705

However, there is nothing that says these orders cannot be extended beyond that period.

Mr. MacMillan: You know, of course, that nothing can happen then until the Canadian Transport Commission deals with each branch line in its turn.

Mr. Masniuk: Who would give the order to remove the track?

Mr. MacMillan: The CTC.

Mr. Masniuk: My understanding is that within 90 days after that, you have the power, and Mr. Benson told me that at a committee meeting. Is that true?

Mr. MacMillan: Ninety days after the order?

Mr. Masniuk: When the order is issued to abandon a particular branch line, it can be removed 90 days later.

Mr. MacMillan: It would depend on the period. If it was after 90 days, that would be correct.

Mr. Masniuk: That is true?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Masniuk: Now I want to get to another matter which involves safety. As we all know, in the last six or seven years they have cut about 70 per cent of the work force on these particular branch lines. In my particular case, eight years ago four men and myself looked after 24 miles of track. Now there is one man, the foreman who looks after 40 miles of track. These tracks have reached the condition, in my estimation, when it is not to safe to run trains on them anymore. I know they have reduced the speed but pretty soon they will not even be able to travel at the reduced rate. Are you satisfied with these conditions, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: No, we are not satisfied with those conditions. I do not know about your facts. Perhaps Mr. Hunt can answer this.

Mr. Hunt: I cannot quarrel with your facts. I cannot exactly judge the staff reduction you are talking about but I tend to think you are correct as it applies to the sections you are talking about. But you know, and I heard someone here mention it, when a track does go downhill, we try to keep it maintained to satisfy the level of traffic, and as you are well aware, the levels of traffic on some of these lines are extremely low. The density is very, very low. It is true as the density goes down, we allow the maintenance to go down and the roadmaster, again as you know, has that responsibility to call up the slow orders. If the track is not safe then he calls up the slow order and we slow down the train or the activity on the track. This is the control mechanism that is apparent, it is usable, and it works quite satisfactorily. I quite realize that sometimes the speeds do get a little low.

[*Interprétation*]

Néanmoins, rien ne dit que ces ordres ne peuvent être prolongés au-delà de cette période.

M. MacMillan: Vous savez, bien entendu, que rien ne peut arriver tant que la Commission canadienne des transports ne traite pour chacune de ces lignes secondaires à tour de rôle.

M. Masniuk: Qui donne l'ordre de supprimer cette voie?

M. MacMillan: La Commission canadienne des transports.

M. Masniuk: J'ai cru comprendre qu'après cela vous avez ce pouvoir pendant 90 jours et c'est ce que m'a dit M. Benson pendant une réunion du Comité. N'est-ce pas?

M. MacMillan: Quatre-vingt-dix jours après l'ordre?

M. Masniuk: Lorsque ordre est donné d'abandonner une ligne secondaire particulière, elle peut être supprimée 90 jours après.

M. MacMillan: Cela dépendrait de la période. Si c'est après 90 jours, c'est exact.

M. Masniuk: C'est exact?

M. MacMillan: Oui.

M. Masniuk: J'aimerais passer maintenant à une question relative à la sécurité. Comme nous le savons tous, au cours des six ou sept dernières années on a réduit de 70 pour cent la population active de ces lignes secondaires particulières. Dans mon cas personnel, il y a huit ans quatre hommes et moi-même avions la responsabilité de 24 milles de voie. Maintenant il n'y a plus qu'une personne, le contremaître qui a la responsabilité de 40 milles de voie. A mon avis, la condition de ces voies est telle qu'elles ne sont pas sûres pour qu'on y fasse encore passer des trains. Je sais que la vitesse a été réduite mais très bientôt cela ne sera même plus suffisant. Ces conditions vous satisfont-elles, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Non, elles ne nous satisfont pas. Je ne connais pas les faits que vous avez cités, M. Hunt peut peut-être répondre.

M. Hunt: Je ne peux discuter les faits que vous avez cités. Je ne peux pas exactement juger de la réduction de personnel dont vous parlez, mais j'ai tendance à penser que vous avez raison dans la mesure où cela s'applique aux portions dont vous parlez. Comme vous le savez, et j'ai entendu quelqu'un le dire ici, lorsqu'une voie est en déclin, nous essayons de la maintenir pour satisfaire le volume de trafic, et comme vous le savez très bien, les volumes de trafic sur certaines de ces lignes sont très faibles. La densité est très faible. Il est vrai qu'avec la réduction de la densité, nous permettons une certaine réduction de l'entretien et le contremaître, comme vous le savez une fois de plus, a la responsabilité de brancher le signal de ralentissement. Si la voie n'est pas sûre, il branche le signal de ralentissement et nous ralentissons les trains ou les activités sur cette voie. C'est ce mécanisme de contrôle qui est apparent, on peut l'utiliser et il marche d'une manière tout à fait satisfaisante. Je comprends que quelquefois la vitesse est passablement lente.

[*Text*]

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, that is fine and dandy. The roadmaster comes along and he tells you that the conditions are such that you want to slow down that train from 25 to 15 miles an hour. But then it deteriorates beyond that and you have to completely stop the trains. This has happened on several occasions. Because these tracks have to stay—we do not know but you said so yourself—whether for one year, two years, or three years, do you not think, sir, that you as president should give some direction to the effect that they should at least maintain these tracks in a little better condition? I am certain in my mind that in another year or two at the most there will be nothing left on some of these branch lines to work with. This is causing great concern.

Mr. MacMillan: The instructions are that the track must be maintained in a safe condition. There is no question about that. Whether they are all being done, it is quite possible that you have a more intimate knowledge of that than I have. There is no doubt about the instructions.

Mr. Masniuk: I would just like to know what you would define as safe conditions. I have spent many years laying track. Now, when you see a train coming toward you and you do not know where it is going to stop even at 15-miles-an-hour, or you are standing alongside of it and waiting for it to slow down, I wonder what the people in front think. I am talking about the engineers and the fireman—and the crew behind too. I often wonder.

That is all I have, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Loiselle.

• 1710

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I want to get some information. It may occur that I will insist on having some money delivered by the president because I received a declaration from a member of the executive of the City of Montreal who mentioned figures from a past discussion. And I want to talk about the elimination of the tracks in Montreal between Windsor Street and Turcot Yard, between St. James and Notre Dame. That problem has been under discussion with the City of Montreal Executives for the last 10 or 12 years—the discussion that the City of Montreal would buy the land since the CNR is not using it anymore since closing the Bonaventure Station.

I am told that the decision is final now and that the transaction is over. Can I know all the details about it, because it is in my riding. The people having property facing, in the riding of St. James, are wondering what is happening with that because they have been talking about that for so many years and they are interested in what is going to happen to that property and those tracks.

Mr. MacMillan: Well, my first answer is that the transaction has been concluded. I am reminded that we have done the deal but have not had it approved by the Board of Directors yet, but it is subject to board ratification. So it is immediately current, right now.

Mr. Loiselle: Does that mean that you cannot tell me anything about the conditions of that deal?

[*Interpretation*]

M. Masniuk: Monsieur le président, tout cela est très beau. Le contremaître se présente et vous dit que les conditions sont telles qu'il faut faire passer la vitesse de ce train de 25 à 15 milles à l'heure. Mais ensuite, la dégradation est telle qu'il faut arrêter complètement les trains. C'est ce qui est arrivé à plusieurs reprises. Parce que ces voies doivent demeurer en service, nous ne savons pas pourquoi mais c'est vous qui le dites, pendant un an, deux ans ou trois ans, ne pensez-vous pas, monsieur, qu'en tant que président vous devriez donner certaines directives afin que ces voies soient maintenues dans une condition un peu meilleure? Il ne fait aucun doute pour moi que d'ici un an ou deux au plus, on ne pourra plus rien tirer de ces lignes secondaires. Cela cause bien des inquiétudes.

M. MacMillan: Selon ces instructions, cette voie doit respecter les normes de sécurité. Cela ne fait aucun doute. Quant à savoir si cela est fait, il est fort possible que vous en sachiez plus à ce sujet que moi-même. Les instructions quant à elles ne laissent aucun doute.

M. Masniuk: J'aimerais simplement savoir ce que vous entendez par conditions de sécurité. J'ai posé des voies pendant beaucoup d'années. Or,quand on voit un train venir vers soi et qu'on ne sait pas où il va s'arrêter même à 15 milles à l'heure ou qu'on se tient à côté en attendant qu'il ralentisse, je me demande ce que les autres pensent. Je veux parler des mécaniciens et du chauffeur, et du reste du personnel. Je me le demande souvent.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'aimerais avoir certains renseignements. Il se peut que j'insiste pour que le président me donne de l'argent car j'ai reçu la déclaration d'un membre de l'exécutif de la ville de Montréal qui a mentionné des chiffres d'une discussion précédente. J'aimerais aussi parler de l'élimination des voies à Montréal entre la rue Windsor et la Cour Turcot, entre Saint-Jacques et Notre-Dame. On discute de ce problème avec les hauts fonctionnaires de la Ville de Montréal depuis dix ou douze ans, à savoir si la Ville de Montréal achèterait les terrains étant donné que le CN ne les utilise plus depuis la fermeture de la Gare Bonaventure.

On m'informe que la décision est maintenant finale et que la transaction est terminée. Puis-je en connaître tous les détails, car il s'agit de ma circonscription. Les gens de la circonscription de Saint-Jacques qui ont des propriétés en face de ces terrains se demandent ce qui leur arrivera car nous en parlons depuis tant d'années et ils sont intéressés par le sort réservé à cette propriété et à ces voies de chemin de fer.

M. MacMillan: Eh bien, je dirais tout d'abord que la transaction est faite. On me rappelle que le contrat est signé mais qu'il n'a pas encore été approuvé par le conseil d'administration; il doit en effet être ratifié par le conseil. Ceci est en voie d'être fait.

M. Loiselle: Voulez-vous dire que vous ne pouvez rien me dévoiler à propos des conditions de ce contrat?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: The details of the deal?

Mr. Loiselle: Yes, the details of the deal.

Mr. MacMillan: I cannot tell you before my Board of Directors has been told. That would be most inappropriate. Frankly, I do not know. I know all about the discussions that have been going on for some years about it because I talked to Mr. Saulnier myself when he was there over a period of time and there were very definite complications involved in it because of industry located on this track and they had to make alternative arrangements. There have been long studies and plans that had to be formulated before we could go on with it. But the monetary aspects of it at this moment I am sorry I do not know myself.

Mr. Loiselle: Do you know if the deal includes all the land between Windsor Street and Turcot Yard or just a part of it, just a section of it?

Mr. MacMillan: It goes at least to Atwater. We know that, but I do not have specific details. I could find out and I would be very happy to give them to you.

Mr. Loiselle: I am wondering because in an article which appeared in the newspaper about one month ago, which I have on hand here and which was entitled that the CNR was the worst citizen of Southwest Montreal, one member of the Executive said that the city had to pay $10 million for the part from Guy to Atwater. I am just wondering what is happening with the other section from Guy to Windsor Street.

Mr. MacMillan: I think it was a prior arrangement. They are building in there, are they not?

Mr. Loiselle: Yes, they are building but it is still the Canada Postal office. They just added cafeteria facilities on that piece of land.

Mr. MacMillan: Let me find out and I shall give it to you.

Mr. Loiselle: I was told by some officials a while ago—a while ago means a few years back—that the only industry which was blocking the deal was the Dow Brewery, which is at the extreme east of that section. I was told afterwards that the Dow Brewery had some other arrangements to go by Wellington Street or something like that for their route. After that, you have the Postal, who had shared there, and they are, I think, the only two tenants, if I can call them tenants, that you have in that section.

Mr. MacMillan: We have not frustrated this deal and all the problems have been resolved now.

Mr. Loiselle: When can we expect that your board will take a decision on this?

Mr. MacMillan: Within a month.

Mr. Loiselle: Within a month?

Mr. MacMillan: Yes, within a month.

Mr. Loiselle: After the decision has been taken, can I take it from you that you will inform me, as the member for that part of Montreal, of the complete transaction?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Les détails du contrat?

M. Loiselle: Oui, les détails.

M. MacMillan: Je ne puis rien vous dire avant que le conseil d'administration en ait été informé, ce serait fort inapproprié. Franchement je ne sais pas. Je connais tout des discussions qui ont eu lieu pendant plusieurs années car j'ai moi-même parlé à M. Saulnier, lorsqu'il était en poste pendant un certain temps, et il y avait des complications très nettes car les industries installées le long de cette voie devaient faire des arrangements de rechange. Il a fallu faire de longues études et formuler des plans avant de pouvoir procéder. Toutefois, en ce qui concerne l'aspect monétaire, je m'excuse, mais je ne suis pas au courant.

M. Loiselle: Savez-vous si l'entente comprend tous les terrains situés entre la rue Windsor et la Cour Turcot, ou seulement une partie, une section?

M. MacMillan: On va au moins jusqu'à Atwater. Nous le savons, mais nous n'avons aucun détail précis. Je pourrais me renseigner et il me ferait plaisir de vous fournir ces renseignements.

M. Loiselle: Je me pose la question car un article est paru dans les journaux il y a environ un mois, lequel j'ai ici sous les yeux, qui affirmait que le CN était le pire citoyen du sud-ouest de Montréal. Un haut fonctionnaire a déclaré que la Ville avait dû payer 10 millions de dollars pour la section allant de Guy à Atwater. Je me demande ce qui arrivera à l'autre section située entre Guy et Windsor.

M. MacMillan: Je crois qu'il s'agissait d'une entente antérieure. Ils contruisent cet endroit, n'est-ce pas?

M. Loiselle: Oui, ils construisent mais il s'agit toujours du Bureau de poste du Canada. Ils ont simplement ajouté une cafétéria sur ce terrain.

M. MacMillan: Je vais aller aux renseignements et je vous transmettrai mes réponses.

M. Loiselle: Certains fonctionnaires m'ont déclaré il y a quelque temps—il y a quelque temps signifie il y a quelques années—que la seule industrie qui empêchait la signature d'un contrat était la Brasserie Dow, qui est située au bout de la section est. On m'a par la suite affirmé que la Brasserie Dow avait conclu d'autres arrangements pour passer par la rue Wellington, ou une autre rue du genre. Il y a en outre le service des Postes, qui partageait cette voie; je crois qu'il s'agissait des deux utilisateurs de cet embranchement.

M. MacMillan: Nous n'avons pas empêché ce contrat et tous les problèmes sont maintenant résolus.

M. Loiselle: Quand pouvons-nous prévoir une décision de votre conseil?

M. MacMillan: D'ici un mois.

M. Loiselle: D'ici un mois.

M. MacMillan: Oui, d'ici un mois.

M. Loiselle: Une fois la décision prise, puis-je en conclure que vous me ferez parvenir, en ma qualité de député de ce quartier de Montréal, tous les détails de la transaction?

[*Text*]

Mr. MacMillan: I shall be delighted to meet with you on that.

• 1715

Mr. Loiselle: Members of the executive mentioned figures. Maybe it will be interesting to compare their estimate to the estimate that closed that deal.

Mr. MacMillan: Yes. When we have dealt with it, I will communicate with you.

Mr. Loiselle: Thank you. This morning Mr. Comtois talked about the number of passengers which accounts for 5.3 per cent of the revenue of the CNR. What is the percentage, or number, of passengers over the last year, compared to five or 10 years ago? Is it going up or is it going down?

I am not wondering about the amount of money you are getting from the passengers, but the number of passengers.

Mr. Hunt: We do not have the passenger count.

Mr. MacMillan: What we do have is the third column from the right side in the synoptical history on page 50.

Mr. Loiselle: Yes.

Mr. MacMillan: That is the tabulation of the revenue passenger miles. It is the factor to describe one passenger per mile. It is a railway statistic and it does not accurately reflect the number of bodies, because someone who rides 500 miles is in there as 500, and a person who rides 100 miles is in for 100. However, that is the gross load of passengers.

Mr. Guay (St. Boniface): How about those with passes? Are they included in that group?

Mr. MacMillan: No, those are just revenue.

We do have two years which are shown on page 46. The number of passengers carried in 1971 was 13,325,351, and the number carried in 1972 was 12,008,461.

Mr. Loiselle: If I take those figures of revenue correctly, that means that the number of people travelling by train is decreasing?

Mr. MacMillan: It did decrease last year. That is correct.

Mr. Loiselle: Even if more people are travelling around the country and around the world.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Loiselle: Can you give me some reason why people do not want to travel by train? Is it because it is less effective?

Mr. MacMillan: The long-distance traveller very seldom goes by train anymore. He flies. In the short distances in some parts of the country we are not competitive in terms of time, and they drive.

For Montreal to Ottawa, for example, I think our carryings there would be as heavy as they have been. From Montreal to Toronto, they definitely are. The day trains are just as filled as they have been for many years, in my memory. For Southwestern Ontario, Toronto, and down through Mr. Turner's area to Windsor, the carryings are up rather than down.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Je vous rencontrerai avec plaisir à ce propos.

M. Loiselle: Les membres de la direction ont donné des chiffres. Il serait peut-être intéressant de comparer leurs prévisions aux prévisions finales.

M. MacMillan: Oui. Je prendrai contact avec vous lorsque ce sera fait.

M. Loiselle: Merci. Ce matin, M. Comtois a parlé du transport-passagers qui rapporte au CN 5.3 p. 100 de son revenu. Le volume du transport-passagers a-t-il augmenté ou diminué l'année dernière par rapport à il y a cinq ou dix années?

Ce n'est pas l'argent payé par les passagers, mais leur nombre qui m'intéresse.

M. Hunt: Nous ne comptons pas les passagers.

M. MacMillan: A la page 50, vous trouverez un synopsis à la troisième colonne à partir de la droite.

M. Loiselle: Oui.

M. MacMillan: Il s'agit du calcul du revenu par mille et par passager. Il s'agit du coefficient passagers-milles. Ce sont des statistiques des chemins de fer qui ne donnent pas précisément le nombre de passagers car ceux qui ont pris le chemin de fer sur une distance de 500 milles se trouvent sur le chiffre de 500 de ceux qui l'ont pris pour une distance de 100 milles sous le chiffre 100. Cela reflète néanmoins le rendement brut.

M. Guay (Saint-Boniface): Est-ce qu'on y a également tenu compte des passagers qui voyagent gratuitement?

M. MacMillan: Non, on n'y tient compte que de ceux qui ont payé.

A la page 46, vous verrez que pendant deux années, on a compté les passagers. En 1971, 13,325,351 personnes ont pris le train et en 1972, leur nombre était de 12,008,461.

M. Loiselle: Cela veut dire que le nombre de personnes qui voyagent par train diminue?

M. MacMillan: C'est vrai, il a diminué l'année dernière.

M. Loiselle: En dépit de l'augmentation du tourisme au Canada et dans le monde entier.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Loiselle: Pour quelle raison les gens ne veulent-ils pas voyager par train? Croyez-vous que c'est parce que c'est moins rapide?

M. MacMillan: Les gens ne veulent plus tellement prendre le train lorsqu'ils font de longs voyages. Ils prennent l'avion. Dans certaines régions du pays, le train n'est pas concurrentiel du point de vue de l'horaire et les gens prennent la voiture.

J'imagine que pour le trajet Montréal-Ottawa, le nombre des passagers qui prennent le train est resté constant. C'est surtout vrai pour le trajet Montréal-Toronto. A mon avis, les trains de jour sont toujours aussi complets. Les trains qui deservent le sud-ouest de l'Ontario, Toronto et Windsor, traversant la région de M. Turner, transportent maintenant plutôt davantage de passagers que moins.

[*Texte*]

In other parts of the country, they have to be down because the statistics are down. Therefore, I think one can say that in some parts of the country carryings have been maintained numerically, and in other places they have, in fact, gone down.

Mr. Loiselle: I am sure you have read the question put by Mr. Caouette yesterday to the Prime Minister. He said that between Montreal and Ottawa there was no CNR employee on the train who could express himself in French, and some passengers could not make themselves understood because they were speaking only French. What is your bilingualism policy in respect of passenger trains?

• 1720

Mr. MacMillan: We have had a policy of bilingualism on the trains for a very long time and I think we do a pretty good job of this. But we do have some problems which flow from labour agreements, the seniority agreements, and we have not the ability to compel unilingual people to step aside in favour of bilingual people. But, by and large, we have done quite well. I would be most surprised if there were not a French-speaking member of that crew, but it could happen.

Mr. Loiselle: I quite agree, whether they be unilingual French or English, their seniority must be respected.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Loiselle: But could there not be a mixture?

Mr. MacMillan: Basically we have and, as I said, I would be very much surprised if there was not a French-speaking . . .

Mr. Loiselle: I do not want to beef about it but . . .

Mr. MacMillan: No.

Mr. Loiselle: . . . I have friends working for the CNR who are on the train running between Montreal and Ottawa and I know that some are French-speaking. I am just wondering if they put all the French on the same train and English-speaking on another.

Mr. MacMillan: No, no, because we do not allocate crews. They follow their rotation. It is all the result of a tabulation of names and when their working time comes up. But if you were to read the report of Mr. Spicer, the Commissioner, dealing with these things I think you would find that he is highly commendatory of what we have done in achieving bilingualism. We work hard at this.

Mr. Loiselle: If I understood correctly, you say there are no trains running between Montreal and Ottawa with unilingual employees only and that a French-speaking person could be spoken to in his own language by one or another of the employees on such trains.

Mr. MacMillan: That is our definite objective.

Mr. Loiselle: If Mr. Caouette was not understood the other day it was because he was not speaking to the right employee. Is that correct.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Loiselle: Well, everybody wants to be answered in his own language.

[*Interprétation*]

Dans d'autres parties du pays, le contraire doit être vrai, puisque les statistiques le disent. Pour cette raison, on peut dire que dans certaines régions du pays le volume est resté constant, dans d'autres il a diminué.

M. Loiselle: Vous avez certainement lu la question posée hier par M. Caouette au premier ministre. Il se plaignait du fait qu'il n'y avait sur le train Montréal-Ottawa aucun employé du CN qui parlait le français, quelques passagers ne pouvaient pas se faire comprendre parce qu'ils ne parlaient que cette langue. Quelle est votre politique en matière de bilinguisme dans les trains de voyageurs?

M. MacMillan: Cela fait très longtemps que nous sommes pour le bilinguisme dans ces trains et je pense que nous avons fait du très bon travail à cet égard. Mais nous avons certains problèmes qui résultent des conventions collectives, des conventions sur l'ancienneté, et nous ne sommes pas en mesure d'obliger des personnes unilingues à céder leur place à des bilingues. Mais en gros, nous avons fait du bon travail. Cela m'étonnerait qu'il n'y ait aucun francophone dans cette équipe, mais cela pourrait arriver.

M. Loiselle: Qu'ils soient unilingues français ou anglais, ils doivent respecter l'ancienneté, j'en conviens.

M. MacMillan: Oui.

M. Loiselle: Mais ne pourrait-il pas y en avoir des deux?

M. MacMillan: En général, c'est le cas, et comme je l'ai dit, cela m'étonnerait qu'il n'y ait pas de francophone . . .

M. Loiselle: Je ne veux pas en faire une histoire, mais . . .

M. MacMillan: Non.

M. Loiselle: J'ai des amis qui travaillent pour le CN, dans le train Montraél-Ottawa et je sais que certains parlent français. Je me demandais simplement si on met tous les français dans un train et tous les anglais dans l'autre.

M. MacMillan: Non, parce que nous ne répartissons pas les équipes. Cela se fait par rotation. Cela dépend des listes de noms et du moment où ils doivent prendre le travail. Mais si vous lisiez le rapport de M. Spicer à ce sujet, vous verriez qu'il n'a que des louanges pour ce que nous avons fait pour le bilinguisme. Nous y travaillons ferme.

M. Loiselle: Si j'ai bien compris ce que vous dites, il n'y a pas de train entre Montréal et Ottawa où les employés ne sont qu'unilingues et un francophone pourrait être servi dans sa propre langue par l'un ou l'autre des employsé de ces trains.

M. MacMillan: C'est là notre objectif.

M. Loiselle: Si M. Caouette ne s'est pas fait conprendre l'autre jour, c'est qu'il ne s'adressait pas à l'employé qu'il fallait, n'est-ce pas?

M. MacMillan: C'est cela.

M. Loiselle: Tout le monde aime qu'on le serve dans sa propre langue.

[*Text*]

Mr. MacMillan: Of course.

Mr. Loiselle: And I hope you make sure of that.

Mr. MacMillan: Yes, and we do. We work hard at this.

Mr. Loiselle: I am concerned with the noise that some trains make when going over viaducts in residential parts of the City of Montreal.

Mr. MacMillan: Is this Westmount—whistling and so on?

Mr. Loiselle: I am referring to the noise when trains pass over viaducts. One, for example, which has been brought to my attention—once a month somebody speaks to me about it—is the one on Bernier Road. When the train passes through there at night it is terribly noisy and people are wondering whether something could be done about it. I have heard there is some technical way of killing noise.

Mr. Hunt: I have made a note of it. I know the viaduct you are talking about. It is a bit surprising because, as you know, through that section we do not operate any of the trains at high speed. It is very infrequent that they will go above 15 miles an hour through there. It could be that that is a steel viaduct with very little ballast cushioning. I do not know what we can do about it but I will take your question back and have it looked at.

Mr. Loiselle: I have mentioned that one but if you have other viaducts in some other part of the Montreal residential district the same problem could arise.

Mr. Hunt: Yes. I must say we do get some complaints on noise. It is usually whistling, as Mr. MacMillan has said, but it is very infrequent that I have a complaint on viaducts. So I will take a look at this one.

Mr. Loiselle: Okay.

The Chairman: Perhaps after we hear from Mr. Benjamin, seeing that we are going to meet again this evening, it would be agreeable that we adjourn.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Mazankowski: Well that conclude the first round, Mr. Chairman?

• 1725

The Chairman: It concludes the first round of all those here that are members of the Committee. Mr. Gleave and Mr. Haliburton I have on my list of those who are here. They are not members of the Committee but I would think the Committee would allow them to question if they are here this evening.

Mr. Guay (St. Boniface): By all means.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is nice to see Mr. MacMillan again. We missed him last year. I would like to direct a few questions to him in a couple of areas. One subject that has been raised, both in the House and I think in this Committee, is the whole matter of the amount of rolling stock that the railroads have to meet the transportation needs of the country. Can you give me briefly, Mr. MacMillan, your company's policy in terms of the priority it places on capital expenditures for rolling stock? Does that take priority over any other capital expenditures, not only to replace worn out stock but to increase the amount of rolling stock?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Évidemment.

M. Loiselle: Et j'espère que vous vous en assurez.

M. MacMillan: Oui, bien sûr. Nous faisons de notre mieux.

M. Loiselle: On me parle du bruit que font certains trains lorsqu'ils passent sur des viaducs dans les quartiers résidentiels de Montréal.

M. MacMillan: S'agit-il de Westmount, de Whistling, etc?

M. Loiselle: Je parle du bruit que font les trains lorsqu'ils passent sur les viaducs. Il y a un exemple, dont on ne parle qu'une fois par mois, c'est celui de la route de Bernier. Lorsque le train passe par là, la nuit, cela fait énormément de bruit et l'on se demande si on pourrait y remédier. J'ai entendu parler de certains moyens techniques de réduire le bruit.

M. Hunt: J'en ai pris note. Je connais le viaduc dont vous parlez. C'est assez surprenant, parce que, comme vous le savez, aucun train ne passe sur cette voie à grande vitesse. Il est très rare qu'ils fassent plus de 15 milles à l'heure. Il se peut qu'il s'agisse d'un viaduc d'acier avec très peu de balastre. Je ne sais ce qu'on peut y faire mais je vais parler de votre question et je vais demander qu'on l'étudie.

M. Loiselle: J'ai parlé de celui-là en particulier, mais s'il y a des viaducs dans un autre quartier résidentiel de Montréal, le même problème pourrait se poser.

M. Hunt: Oui. Je dois avouer que nous recevons des plaintes à cause du bruit. C'est en général à cause du sifflet, comme l'a dit M. MacMillan, mais il est très rare qu'on se plaigne des viaducs. Je prends donc note de votre question.

M. Loiselle: Très bien.

Le président: Puisque nous allons nous réunir de nouveau ce soir, j'aimerais que nous levions la séance après les questions de M. Benjamin.

Des voix: D'accord.

M. Mazankowski: Est-ce qu'elles mettront fin à la première série de questions, monsieur le président?

Le président: Nous en avons fini avec le premier tour de tous ceux qui sont membres de ce Comité. J'ai le nom de MM. Gleave et Haliburton sur ma liste. Ils ne sont pas membres du Comité mais je pense que le Comité leur permettra de poser des questions s'ils sont ici ce soir.

M. Guay (Saint-Boniface): Bien sûr.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, il nous est agréable de revoir M. MacMillan. Nous l'avons manqué l'année dernière. J'aimerais lui poser quelques questions touchant un ou deux domaines. Un des problèmes dont on a parlé à la Chambre et dans ce Comité est celui de la quantité de matériel roulant qu'ont les chemins de fer pour satisfaire les besoins de transport du pays. Pouvez-vous m'indiquer brièvement, monsieur MacMillan, la politique de votre compagnie pour ce qui est de la priorité accordée aux dépenses en capital pour le matériel roulant? Est-ce que cela vient avant toute autre dépense en capital, non seulement pour remplacer le matériel usé, mais pour augmenter la quantité de matériel roulant?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: The policy basically is that the additions to our rolling stock inventory on an annual basis are based on the anticipated growth in the business. We determine that by conducting a survey with our principal shippers to ascertain from them their estimates of what their business demands will be in the following year.

For the general bulk we use the economic forecast of the increase in the gross national product for the following year. Part of the reason we do the former is to determine the particular type of equipment that ought to be acquired. Then we order the equipment. For example, I explained this morning that last year when we talked with the B.C. Forest Products Association about their forecasts for 1973, they indicated an anticipated increase in business of 14 per cent. So we ordered more bulkhead flats and wide-door cars in expectation of that increase. Similarly, there were canvasses made of the other users of specialized equipment and we worked it out so that we had it. That is the policy. We try to anticipate the demand and go on from there.

Mr. Benjamin: I suspect that in the manufacturing sector you would get more accurate forecasts than you would in the area of agricultural products and other bulk commodities. If you have a potato crop failure or a grain failure you could have ordered the cars for nothing.

Mr. MacMillan: Or the failure of the farmer to deliver his grain.

Mr. Benjamin: Right. Just in the past two or three months we have come back to the kind of situation that we were in during 1968, 1969, 1970 and 1971. I appreciate some of the problems the railway is having, but on the other hand, Mr. MacMillan, I think you would agree that the problem has been chronic since the end of World War II. There has not been a year in which, at different times, we have not had enough refrigerated cars to move potatoes out of P.E.I. and New Brunswick, or we have not had enough stock cars anywhere in Canada, or we have not had enough cars for the lumber movement. And there are never enough cars for grain movement.

Mr. MacMillan: Apples from Kelowna.

Mr. Benjamin: Or fruit movement out of the interior of B.C. In fact, a person who is very prominent and high in economic and transportation circles in this country in the private sector said that in his opinion both the major railways have not kept up with the transportation requirements of this country since the Second World War, that we have continually been behind and that too high a proportion of your capital expenditures goes on other things than rolling stock and locomotives. Is that a fair criticism, or would you accept part of it?

Mr. MacMillan: No, I do not think that is a fair criticism to make. The realities of it are that there is a choice to be made. On the one hand you could be vastly over-equipped on an annual basis, and in those circumstances you can meet the peak demand but the rest of the year the equipment stands idle. On the other hand, of equipping for what is anticipated as the normal load and then there is a cushion to look after the peaks and the valleys. And we do

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Notre politique, en gros, est d'augmenter annuellement notre matériel roulant en prévision de la croissance future. Nous établissons cette prévision en effectuant une enquête auprès de nos principaux clients leur demandant quelles sont leurs propres prévisions et quelles seront d'après eux les demandes pour l'année suivante.

D'une manière générale, nous nous servons des prévisions économiques d'augmentation du produit national brut pour l'année suivante. Si nous faisons cette première enquête, c'est pour déterminer le genre particulier d'équipement que nous devrions acquérir. Ensuite nous commandons cet équipement. Par exemple, j'ai expliqué ce matin que l'année dernière lors de nos discussions avec la Forest Product Association de la Colombie-Britannique concernant leurs prévisions pour 1973, elle nous a envisagé une augmentation des activités de 14 p. 100. Nous avons donc commandé plus de wagons plats porteurs de bois et de wagons à grandes portes en prévision de cette augmentation. D'une manière analogue, nous avons également questionné les autres utilisateurs d'équipement spécialisé et nous avons pris les mesures en conséquence. Là est notre politique. Nous essayons de prévoir la demande et c'est là-dessus que nous nous fondons.

M. Benjamin: Je suppose que dans le secteur manufacturier les prévisions sont plus précises que dans le secteur des produits agricoles et des autres grosses denrées. Si la récolte de pommes de terre est désastreuse ou si la récolte de grain est désastreuse, il se peut que vous ayez commandé des wagons pour rien.

M. MacMillan: Ou si le fermier ne livre pas son grain.

M. Benjamin: Exact. Au cours des 2 ou 3 dernièrs mois, nous nous sommes retrouvés dans le même genre de situation qu'en 1968, 1969, 1970 et 1971. Je peux comprendre certains des problèmes du chemin de fer, mais d'autre part, monsieur MacMillan, vous conviendrez que ce problème est chronique depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale. Il n'y a pas eu une année, à des époques différentes, où nous ayons eu suffisamment de wagons réfrigérés pour transporter les pommes de terre de l'île du Prince Édouard et du Nouveau-Brunswick, où nous ayons eu suffisamment de wagons d'entreposage disponibles au Canada, ou nous ayons eu suffisamment de wagons pour le transport du bois. Il n'y a jamais suffisamment de wagons pour le grain.

M. MacMillan: Les pommes de Kelowna.

M. Benjamin: Ou suffisamment pour les fruits de l'intérieur de la Colombie-Britannique. En fait, une personne dont l'autorité est reconnue dans les cercles économiques et de transports de ce pays du secteur privé a dit qu'à son avis, les deux principales compagnies de chemin de fer ne se sont pas mises à la hauteur des besoins du transport de ce pays depuis la Deuxième guerre mondiale, que nous avons toujours été la lanterne rouge et qu'une proportion trop importante de vos dépenses capitales est affectée à d'autres choses que le matériel roulant et les locomotives. Cette critique est-elle juste, ou l'acceptez-vous en partie?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas que cette critique soit juste. La réalité, c'est qu'il y a un choix à faire. D'un côté, on peut suréquiper énormément chaque année, et dans ce cas on peut faire face à la demande à son plus haut sommet mais le reste de l'année, cet équipement est inutilisé. D'un autre côté, il y a la possibilité d'installer l'équipement nécessaire pour acheminer le volume normal anticipé et de prévoir des réserves pour la période à laquelle la

[*Text*]

have enough were it not for right at this point in time, the last three or four months. We have suffered in the time of plenty, plenty traffic, from a combination of events which began with a very radical change in the shipping pattern of grain which took place early in the summer. Prior to that for some months there was very little grain moved on our line. And then afterwards there was an enormous bulge. Then we had a similar type of activity in base metals and the concentrates and things of that nature where the price had not been too attractive, and then with the radical increase in the price of base metals all of that started to move. Also there was a change this year in the shipping pattern, for example of potash, and we had that bulge. The same was true of sulphur. For years there was not really any sulphur moved. Now sulphur is at a world price which makes it attractive to move it and so it is moving. All of these things hit us at the same time. And associated with that was the strike, not only our strike but the strike in the hands of the car builders who had orders for our equipment which we knew we needed for this summer.

• 1730

Mr. Benjamin: It seems to many of us, Mr. MacMillan, that is not just short term, that you were having difficult problems for the last three or four months in a number of commodities, grain and lumber, for instance, but it has been every year for 25 years in these same commodities, usually agricultural and bulk mining products, of chronic car shortages. It seems to me that your forecasts have always been on the low side and that you have given priority to expenditures in other areas of capital expenditures—for example, your needle. It is more important than making sure we meet all our export commitments in potash and grain?

Mr. MacMillan: No, of course it is not. We ordered the cars which by all our analyses were required for this year. And we would have been 3,000-odd cars better off if they had not had two strikes in car-building plants. When you put that number of cars in, as you go up in anything, one more than you need puts you in a surplus supply. Ten less than you need of anything and there is a shortage. That is the basic reason why we have had this crisis the last four or five months. I know that in the last 15 years there have been periods when the equipment was short, but as a general rule it is not short. We must get good utilization of this equipment. I do not think the people of Canada would look very favourably on the railway having a very substantial surplus of rolling stock. It is very expensive. I wish we had had those cars, believe me.

Mr. Benjamin: Yes. But I would like to urge upon you that the management consider improving on the forecast or at least taking a slight risk on over-ordering. No doubt you have taken a risk of over-ordering equipment at times, but I think on balance and over a long period of time, that risk is not nearly as great as it may appear when the Board of Directors is shuddering over the budget.

Mr. Chairman, so as not to take up too much time I will move to another area. Leaving this area, I want to emphasize to Mr. MacMillan that I appreciate, in fact it is my opinion as well as my appreciation, that CN in general in

[*Interpretation*]

demande sera particulièrement élevée ou faible. Normalement, l'équipement est suffisant, sauf dans les trois ou quatre derniers mois. Par moment, la demande était trop importante. Plusieurs événements s'étaient combinés, d'abord, un changement radical dans la structure du transport du blé au début de l'été. Auparavant, pendant quelques mois, très peu de blé avait été transporté sur notre ligne. Après, tout d'un coup, l'embouteillage. Ensuite, la même chose ou presque est arrivée avec des métaux, etc., qui, en raison de l'augmentation en flèche de leur prix, devenaient tout d'un coup intéressants. Par ailleurs, le système de transport de la potasse a changé cette année et nous causait des problèmes. Pendant des années, la même chose était vraie pour le soufre. Nous n'en transportions pratiquement pas. Maintenant que le prix du soufre est devenu intéressant sur le marché mondial, il vaut la peine d'être transporté et nous nous trouvons face à une nouvelle demande. Toutes ces choses nous sont tombées sur la tête au même moment. Simultanément, il y avait une grève, non seulement la nôtre, mais celle des constructeurs de wagons qui avaient reçu nos commandes de l'équipement nécessaire pour l'été.

M. Benjamin: Beaucoup d'entre nous ont l'impression, monsieur MacMillan, que vous ne vous êtes pas uniquement trouvé dans une impasse à cause de problèmes immédiats tels que le transport de bois ou de blé, par exemple, mais que vous souffrez depuis 25 années régulièrement d'une pénurie de wagons pour le transport de produits agricoles et de minerais, surtout. Il me semble que vos prévisions aient toujours été très modestes et que vous ayez donné la priorité à d'autres investissements comme, par exemple, le branchement dont vous avez parlé. Est-ce vraiment plus important que de veiller à ce que nous puissions remplir tous nos engagements d'exportation de potasse ou de blé?

M. MacMillan: Non, évidemment pas. Nous avons commandé les wagons qui, selon nos analyses, seraient nécessaires pour l'année courante. Sans les deux grèves chez les constructeurs de wagons, nous aurions eu 3,000 wagons de plus. Lorsqu'il s'agit de quantité aussi importante, un wagon de trop vous met dans une position excédentaire du point de vue de l'approvisionnement, puisque tout le reste augmente également. Lorsque 10 articles manquent, il y a une pénurie. Voilà la raison fondamentale de cette crise des quatre ou cinq derniers mois. Je sais qu'il y a eu des moments dans les 15 dernières années auxquels nous n'avons pas eu suffisamment d'équipement, mais ce n'est pas une règle générale. Nous devons rentabiliser l'équipement. Je ne pense pas que les Canadiens seraient contents si les chemins de fer avaient beaucoup plus de wagons que nécessaire. Cela coûterait cher. J'aimerais bien les avoir, croyez-moi.

M. Benjamin: Oui. J'aimerais néanmoins inviter avec urgence votre direction d'améliorer ces méthodes de prévision ou, au moins, de prendre le risque de passer des commandes un peu trop grosses. Vous avez dû le faire par moment, mais vu sur une période de temps plus longue, ce risque n'est de loin plus aussi grave qu'il n'apparaît qu'au moment où le conseil de direction se casse la tête avec son budget.

Monsieur le président, je voudrais passer à une autre question pour ne pas prendre trop de temps. Je voudrais dire à M. MacMillan que j'apprécie et que je reconnais le fait que, d'une manière générale, le CN s'est mieux sorti

[*Texte*]

this area of rolling stock has done a better job than CP, particularly in the movement of grain and livestock and potash.

Mr. McCain: It depends on where you live.

Mr. Benjamin: Now mainly because there are more grain shipping points on CP trackage than there are on CN they just have not been able to meet the demand, anywhere near it.

Mr. MacMillan: We are 7,000 cars ahead of them right now.

• 1735

Mr. Benjamin: Right. Anything you could do to whomp an extra 50 or 100 cars a day into Vancouver over the next three or four weeks, because the CP is not doing it, would be most helpful. Men are being laid off at the terminals although they are half full and there are ten ships loading and seven waiting. So anything you could do—even another trainload a day—would be really helpful over the next three or four weeks.

Mr. Chairman, Mr. Masniuk opened up one other area I would like to check into. I agree with his remarks about the standard of trackage not only on the very little used branch lines but on some of the more used branch lines, the condition of the yards, the tracks, and the weeds are an eyesore and not much of an advertisement for Canadian National. I would like to suggest that much more needs to be done in this area and that in the spring of the year you pay as close attention as you can to spraying for grasshoppers. I had complaints from farmers who did their spraying, that grasshoppers were hatching in the right of way.

Mr. MacMillan: I am mighty surprised I did not hear about it.

Mr. Benjamin: You might invite the boys to move in and spray for you and give them so many bucks a mile; that would save you a lot of time and trouble. They know when to do it.

Mr. MacMillan: We will make note of that.

Mr. Benjamin: It was reported to me some months ago that, for example, on the areas of branch line maintenance, from the Pasqua sub—I am not exactly certain of its detailed location out of Regina—there is now something like a permanent 15 mile an hour slow order with 5 mile per hour slow orders on some parts of it, and that your Sperry car found 186 defective rails in about 35 miles of track.

Mr. MacMillan: If that is a fact, that is the reason for the slow order.

Mr. Benjamin: Right. How long can you allow that to go on without doing something about restoring the trackage to some better standard. You cannot just forever go on with a 15 mile an hour slow order for even another year or two, and I think that is indicative of the situation on too much of our branch line trackage whether or not it is protected. Are you not contributing to the inefficient use of your own train crews and your own equipment by travelling at those slow speeds? It takes them longer to do the switching, and you are in danger of spreading the rails in every backtrack in your branch lines.

[*Interprétation*]

des problèmes du transport, surtout en ce qui concerne le blé, le bétail et la potasse, que le CP.

M. McCain: Cela dépend de l'endroit où vous vivez.

M. Benjamin: Maintenant surtout, car il y a davantage de points chargement de blé sur la voie du CP que celle du CN, qui a failli de loin satisfaire la demande.

M. MacMillan: A l'heure actuelle, nous avons 7,000 wagons de plus qu'eux.

M. Benjamin: C'est juste. Tout ce que vous pourriez faire pour amener 50 ou 100 wagons de plus par jour à Vancouver dans les trois ou quatre prochaines semaines serait bon, car le CP ne le fait pas. Les hommes sont mis à pied aux terminaux, qui sont à moitié remplis, et dix navires font le chargement tandis que sept autres attendent. Tout ce que vous pourrez faire par conséquent, même si ce n'est qu'un wagon par jour, aidera beaucoup au cours des trois à quatre prochaines semaines.

Monsieur le président, j'aimerais vérifier un autre point. M. Masniuk a commencé et j'appuie ses observations par mentionner l'état des voies non seulement des voies secondaires très peu utilisées mais de celles qui sont utilisées davantage parmi les embranchements, des conditions des gares de triage, et de livrets qui envahissent les voies et qui déparent le paysage et parlent bien peu en faveur du Canadien National. J'aimerais suggérer qu'il y a bien d'avantage à faire dans cette région et qu'au printemps vous fassiez la vaporisation contre l'envahissement des sauterelles. Des cultivateurs se sont plaints à moi après avoir vaporisé que les sauterelles étaient écloses sur la voie ferrée.

M. MacMillan: Je suis très surpris de n'en avoir pas entendu parlé.

M. Benjamin: Vous pourriez peut-être demander aux vôtres de vaporiser et les payer tant du mille; cela sauverait beaucoup de temps et d'embarras. Ils savent à quel moment le faire.

M. MacMillan: Nous prenons note.

M. Benjamin: On m'a rapporté il y a quelques mois que l'entretien de certains segments des embranchements par exemple, de Pasqua—je ne sais exactement où cela se trouve en dehors de Régina—réduit la circulation en permanence à 15 milles à l'heure et même à 5 milles à l'heure dans certains secteurs, par ordre, et que votre inspection a révélé 186 rails avariés sur une voie d'environ 35 milles.

M. MacMillan: Si c'est un fait, cela explique l'ordre de ralentissement.

M. Benjamin: Très bien. Pendant combien de temps pouvez-vous rester sans améliorer les voies. Vous ne pouvez pas éternellement ralentir la circulation à 15 milles à l'heure ou même pendant encore une année ou deux; cela démontre quelle est la situation d'un trop grand nombre d'embranchements protégés ou non. Est-ce que vous ne contribuez pas à l'usage inefficace de vos propres équipes et de votre matériel en réduisant ainsi la vitesse? Il faut plus de temps pour l'aiguillage et il y a danger d'éparpillage.

[*Text*]

Mr. Hunt: We fully understand the penalty we pay. To achieve safety the slow order goes on; the slow order generally protects the track, it protects the employees, but we get hung up then on poor locomotive and car cycles and longer crew runs and we fully realize that. In the mix of the costs in the traffic that is coming off these lines, up to this point in time it has appeared to be a fair balancing act.

I can only go on from there and repeat what Mr. MacMillan said this morning. We are looking at that whole grid now and we have some work under way on specific territories in that grid for next year, 1974. There is an escalation or an acceleration of capital expenditures beginning on some of the lines next year. Where we go from there we do not know and as Mr. MacMillan has said we are looking at it now in our own eyes with the best intelligence we can get from the industry, from the grains industry, and any other source we have to help guide us in where we should put our money in the immediate future.

Mr. Benjamin: I appreciate that on a number of your branch lines the weight of the rail and the quality of the roadbed is sufficient to haul these big hopper cars, but you cannot take them into the elevator tracks. Are you going to be doing some upgrading of these back tracks so that they can handle these cars?

Mr. Hunt: Yes, in the mileage where we upgrade for the big hoppers, on the line itself or the subdivision itself, obviously the backtracks, if they are ours, will have to be similarly upgraded and if there are private sidings then they will have to be upgraded also in order to accomplish the use of the heavy hoppers. We are not going massively at it next year, but at least we are making a start on certain selected pieces next year.

Mr. Benjamin: I have two other questions, Mr. Chairman, that may require the gentlemen to reply tonight or next week. One question Mr. Gleave may want to go into later tonight. Does CN have an interest in the shopping centre in downtown Saskatoon where the trackage and railway station used to be located?

Mr. MacMillan: We own it.

Mr. Benjamin: You own the whole thing?

• 1740

Mr. MacMillan: That was a deal done on a long-term lease basis with the exception of one site. I think it is the site of what was a centennial project of the City of Saskatoon. The title still stands in our name.

Mr. Benjamin: You own the property and have leased it out?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Benjamin: Including the buildings?

Mr. MacMillan: Yes. The first deals were done on the basis of inviting various developers to formulate a program to develop the land on a long-term lease. Basically the relationship is that they pay us a sum of money in respect of the land use.

[*Interpretation*]

M. Hunt: Nous comprenons parfaitement bien ce que cela nous coûte que d'assurer la sécurité par un ordre de ralentissement; c'est généralement pour sauvegarder la voie et protéger l'employé mais nous avons alors à fonctionner avec de mauvaises locomotives et des cycles de livraison et des plus longs parcours pour les équipes et nous nous en rendons compte. Les variantes du coût de la circulation sur ces lignes, jusqu'à présent, semblent assez bien équilibrées.

Je ne puis que partir de là et répéter ce que M. MacMillan a dit ce matin. Nous étudions tout cet éventail et nous avons entrepris du travail dans certains territoires prévu dans l'étude pour l'année 1974. Il s'agit d'escalade ou d'accélération des dépenses d'établissement, de certaines voies l'an prochain. Nous ne savons comment nous nous orienterons ensuite, mais nous formons des plans secondés par les esprits les plus astucieux de l'industrie, aussi bien de l'exploitation des céréales que d'autres sources.

M. Benjamin: Je comprends que sur plusieurs de vos embranchements, le poids du rail et la qualité de la voie installée suffit à transporter les wagons des trains routiers, mais vous ne pouviez les acheminer sur les voies de l'élévateur. Avez-vous l'intention d'améliorer ces voies pour pouvoir manipuler ces wagons?

M. Hunt: Oui, sur les lignes que nous améliorons pour le transport des trains routiers, les embranchements qui nous appartiennent seront aussi améliorés et s'il s'agit de voies privées, elles le seront aussi de façon à manutentionner les trains routiers. Nous n'entreprendrons pas de travaux massifs l'année prochaine, mais nous commençons à choisir certains secteurs.

M. Benjamin: J'ai deux autres questions à poser, monsieur le président, auxquelles les témoins ne pourront peut-être pas répondre ce soir ou même la semaine prochaine. Une question sera peut-être soulevée par Gleave ce soir. Est-ce que le CN a des intérêts dans le centre d'achats du centre de la ville de Saskatoon, où la voie ferrée et la station de chemin de fer se trouvaient autrefois?

M. MacMillan: Nous sommes propriétaires.

M. Benjamin: Vous êtes propriétaires de toute la bastringue?

M. MacMillan: C'est une transaction à bail à long terme sauf un emplacement. Je crois que c'est l'emplacement d'un ancien projet du centenaire de la ville de Saskatoon. Le titre est encore à notre nom.

M. Benjamin: Vous en êtes le propriétaire et vous l'avez loué?

M. MacMillan: Oui.

M. Benjamin: Avec les édifices?

M. MacMillan: Oui. Les premiers contrats ont été accordés invitant divers entrepreneurs à formuler un programme de mise en valeur du terrain avec un bail à long terme. A la base, il s'agit d'une relation où ils nous paient une certaine somme pour l'utilisation du terrain.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Right. I am not questioning its validity as a good investment in the use of that property, but what is being questioned and what I certainly question is that there seems to be sufficient capital for CN and CP to get into these kinds of projects, and your customers and the public do not see enough cars to move grain or lumber, or something like this.

Mr. MacMillan: But it is not our capital. The capital is produced by the developer. He finds the capital in the capital market.

Mr. Benjamin: I thought you said you owned the buildings.

Mr. MacMillan: Yes, we do. Legally we do.

Mr. Benjamin: What is the difference?

Mr. MacMillan: The difference is that we do not have the right to exercise our ownership until 99 years have elapsed.

Mr. Benjamin: One final question to get some statistical information, Mr. Chairman.

The Chairman: Make it brief, then.

Mr. Benjamin: The equipment purchases for 1972 were $51,550,000. I wonder if it would be possible to get a breakdown of that showing how much for locomotives and how much for box cars; a breakdown of the rolling stock?

Mr. MacMillan: Of what we got in 1972?

Mr. Benjamin: Yes, a breakdown and, if possible, compared to any previous one or two years of your choice. I do not mind.

Mr. MacMillan: We can give you both 1972 and 1973, if you wish.

Mr. Benjamin: All right.

The Chairman: That concludes Mr. Benjamin's questioning. We will meet again at 8 o'clock.

Mr. Benjamin: May I be on the second round?

The Chairman: In the same room. Mr. Campbell will be the first questioner, and if Mr. Haliburton and Mr. Gleave are here, we will let them in and then we will start the second round.

EVENING SITTING

• 2008

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum but, when we have a witness, unless motions are put, we really do not need a quorum. I have a long list of people wanting to question about the CNR, so I think I will proceed.

[*Interprétation*]

M. Benjamin: D'accord. Je ne mets pas en doute la validité de cette action comme un bon investissement dans l'utilisation de cette propriété, mais je m'interroge vraiment à savoir pourquoi le CN et le CP semblent disposer de capitaux suffisants pour s'intéresser à ces genres de projets alors que vos clients et le public ne disposent pas d'un nombre suffisant de voitures ou de wagons pour le transport des céréales, du bois, ou un autre produit du genre.

M. MacMillan: Mais il ne s'agit pas de notre capital. Le capital est fourni par l'entrepreneur. Il trouve ces capitaux sur le marché des capitaux.

M. Benjamin: Je croyais que vous aviez dit être propriétaire des édifices.

M. MacMillan: Oui, nous le sommes, d'un point de vue légal.

M. Benjamin: Quelle est la différence?

M. MacMillan: La différence est que nous n'avons pas le droit d'exercer nos droits de propriétaire avant un délai de 99 ans.

M. Benjamin: Une dernière question pour obtenir des renseignements statistiques, monsieur le président.

Le président: Soyez bref.

M. Benjamin: Les achats de matériel se sont élevés en 1972 à un total de $51,550,000. Serait-il possible d'obtenir une ventilation de cette dépense indiquant le nombre de locomotives et de wagons couverts achetés; une ventilation du matériel roulant?

M. MacMillan: De ce que nous possédions en 1972?

M. Benjamin: Oui, une ventilation, et si possible, une comparaison avec une ou deux années antérieures que vous choisirez, je n'ai aucune objection.

M. MacMillan: Si vous voulez, nous pouvons vous fournir des statistiques pour 1972 et 1973.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Ceci termine les questions de M. Banjamin. Nous nous réunirons de nouveau à 20 h. 00.

M. Benjamin: Pouvez-vous m'inscrire pour la deuxième ronde de questions?

Le président: Dans la même pièce. M. Campbell sera le premier à poser des questions; si M. Haliburton et M. Gleave sont ici, nous leur donnerons l'occasion de prendre la parole et ensuite nous débuterons la deuxième ronde de questions.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, nous n'avons pas quorum mais nous avons un témoin, à moins que vous ayez des motions, nous n'avons pas vraiment besoin de quorum. J'ai une longue liste de personnes qui veulent poser des questions au sujet des chemins de fer nationaux, et par conséquent nous allons commencer.

[*Text*]

The first person I have on my list, as a carryover, is Mr. Campbell. I notice that Mr. Whittaker and some new members have been added, which the Chair takes a dim view of, I might add. But if we can get through all these new additions to the Committee before the regulars come, I do not think the regulars will complain. The regulars were muttering things this afternoon about this but I will just say to Mr. Campbell and the new members here that if we can proceed as rapidly as possible, the Chair would perhaps be lenient.

Mr. MacMillan: Mr. Chairman, before we start, could I be permitted to table a summary of some of the new equipment which we acquired in 1971, 1972 and 1973. Mr. Benjamin asked for this information and, if I could, I would like to table it.

The Chairman: Fine. May I have a motion to that effect?

Mr. Masniuk: I move that this table, as set out by Mr. MacMillan, be made an appendix to today's Committee proceedings.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, this is the first opportunity I have had to meet Mr. MacMillan. After reviewing the annual report, 1972, sir, I think that you and your administration are to be congratulated.

Mr. MacMillan: Thank you.

• 2010

Mr. Campbell: As I scan through it, all I can see is that the CNR has accomplished two things which tend to prove that it has a sound administration, and that is increase revenues and decrease the deficit we had in 1960 considerably. In order to do that you must have a sound and efficient administration. I commend you for it.

Mr. MacMillan: Thank you.

Mr. Campbell: You are constructing this tower in Toronto. As I look at page 16 of the report, your revenues from the hotels are substantially increased, and it is proving to be a worthwhile thing. Do you have any plans to construct a similar tower in the Montreal area?

Mr. MacMillan: No, we do not. There is no justification for a tower in Montreal from the point of view of the aerial capabilities because of the existence of the mountain. The various facilities that will be accommodated on the tower in Toronto are now on the mountain in the heart of the city.

So far as I know, and I have discussed this with people just out of interest, these aerials are quite sufficient. The signal is quite good. As a matter of fact, as far as radio and television in Montreal are concerned, I know from my own experience that an ordinary set of rabbit ears will pull it all in.

Mr. Campbell: This morning and this afternoon there was emphasis put on transportation, and as we know, there is an energy crisis. Will it worsen or get better? We do not know at this stage. But certainly if the situation worsens, transport companies as well as passenger service will tend to increase, I would think, substantially. Can you outline for us what plans are in the making? Is any committee being formed to consider that if this comes upon us very fast, are we prepared to handle it?

[*Interpretation*]

J'ai reporté le nom de M. Campbell sur ma liste de cet après-midi à celle de ce soir. Je remarque que M. Whittaker et quelques nouveaux députés ont été ajoutés et le président ne voit pas cela d'un très bon œil. Mais si nous pouvons donner la parole à tous ces nouveaux venus avant que les membres réguliers du Comité arrivent, et que je ne vois pas, ces derniers se plaindront. Les membres réguliers n'étaient pas trop heureux cet après-midi de la chose, mais si M. Campbell et les nouveaux députés procèdent rapidement, le président est près à se montrer clément.

M. MacMillan: Monsieur le président, avant de commencer, voulez-vous me permettre de présenter un résumé du nouvel équipement que nous avons acheté en 1971, 1972 et 1973. M. Benjamin m'avait demandé ces renseignements et j'aimerais les déposer.

Le président: Très bien. Quelqu'un veut-il proposer la motion?

M. Masniuk: Je propose que ce document soit imprimé en annexe au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Je vous remercie monsieur le président.

J'aimerais souligner tout d'abord que c'est la première fois que l'on me donne l'occasion de parler à M. MacMillan. Après avoir examiné le rapport annuel de 1972, monsieur, je crois qu'il y a eu lieu de vous féliciter pour votre administration.

M. MacMillan: Je vous remercie.

M. Campbell: Je l'ai parcouru brièvement, et je pu voir que le CN a réalisé deux choses qui prouvent sa bonne administration, une augmentation des recettes et une diminution du déficit de 1960 qui était considérable. Pour en arriver là, il a fallu que l'administration soit efficace, solide. Je vous félicite donc.

M. MacMillan: Je vous remercie.

M. Campbell: Vous êtes en train de construire cette tour à Toronto. A la page 16 du rapport, je remarque que les recettes provenant des hôtels ont augmenté substantiellement, ce qui prouve qu'elles sont rentables. Avez-vous l'intention de construire une tour semblable à Montréal.

M. MacMillan: Non. Il n'y a pas de raison de construire une tour à Montréal, car la montagne est là pour les antennes dont nous avons besoin. Des diverses installations que recevra la tour de Toronto se trouvent actuellement sur la montagne, au cœur de la ville.

Autant que je puisse en juger, et j'en ai parlé avec plusieurs personnes pour me renseigner, ces antennes sont tout à fait adéquates. Le signal est très bon. En réalité, et je le sais par expérience, on a besoin à Montréal pour la radio et la télévision plus que des oreilles de lapin ordinaires.

M. Campbell: Ce matin et cet après-midi, on a parlé de transport, et comme nous le savons tous, il y a une crise de l'énergie. Va-t-elle s'améliorer ou s'aggrave? Nous ne savons pas à ce moment-ci. Mais si la situation s'aggrave, les compagnies de transport, tout de même que les services aux passagers, connaîtront une hausse substantielle, je crois. Pouvez-vous nous dire quels sont vos plans? Le Comité a-t-il été formé pour étudier cette éventualité au cas où elle se produirait rapidement, somms-nous prêts?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: The answer to that is in the affirmative. If there were to be a major diversion from the air or the highway to us, I think we can handle it. I am not prepared to say that we can handle all the movement between cities or anything of that kind. But at this time of the year we have more equipment available than is in use. For example, in the summertime we run two transcontinental trains and we are running only one at this moment. So we have all that equipment available.

Mr. Campbell: I have another question pertaining to the area from which I come. You are probably aware of it. It is this Pine Beach crossing that has caused a lot of controversy. I was wondering what plans are in the making to create an overpass or underpass. At that particular section there have been several deaths in the past few years. I notice that you have closed it off.

Mr. MacMillan: Can you answer, Mr. Hunt?

Mr. Hunt: We have no direct plans at the moment that I am aware of to put a grade separation in there. There may be plans filed with the Commission, and there may be pressure on the Commission from the municipality. But we are not fronting any approach at the moment to put a grade separation in there.

Mr. Campbell: There is an amount of $13 million or $14 million that has been allocated to new tracks, to branch lines.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Campbell: Is this money available for replacement of existing lines, or is it to create new branch lines to provide more extensive facilities?

Mr. MacMillan: They are new lines which were not in existence. They are brand new lines.

Mr. Campbell: Are there any particular areas where concentration will be given more than in others?

• 2015

Mr. MacMillan: We have details and will be happy to give them to you. In some instances, it may be the completion of lines begun in other years.

Would you like the details or would you like me to . . .

Mr. Campbell: Just briefly, if you would.

Mr. MacMillan: The first is construction of a 9.7-mile spur near St. Lazare, Manitoba: that is to serve a potash mine. Then there is the construction of a 14-mile spur line off what we call the Graham subdivision, to serve Mattabi Lake Mines; a 4.47-mile spur on the Vankleek subdivision to serve International Fasteners Limited; the spur down to the new Ontario Hydro and Steel Company of Canada plant, and that is a 7-mile spur; Bécancour spur of 10½ miles, the industrial park on the south shore of the St. Lawrence; and St. Romuald, a 5.6-mile spur to serve the Golden Eagle refinery across the river from Quebec City. Those are the ones with which we are involved now; and, as I said a little while ago, in some instances they have been begun and these are the 1973 budget components.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: La réponse est oui. S'il y avait une diversion importante des services aériens ou routiers vers les chemins de fer, nous pourrions y faire face. Je ne suis pas prêt à dire que nous pourrions absorber le transport entre toutes les villes par exemple. Mais à ce moment-ci de l'année, nous avons de l'équipement que nous pouvons utiliser. Pendant l'été, nous avons deux trains transcontinentaux alors que nous n'en avons qu'un qui fonctionne en ce moment. Par conséquent, le coût de cet équipement est disponible.

M. Campbell: J'ai une autre question qui se rapporte à la région d'où je viens. Vous êtes probablement au courant. La traverse de Pine Beach a fait l'objet de contreverse. Je me demande si il y a des projets pour une voie élevée ou souterraine. Il y a eu plusieurs mortalités au cours des dernières années à cet endroit. J'ai remarqué que vous l'avez abandonnée.

M. MacMillan: Pouvez-vous répondre à cette question, monsieur Hunt?

M. Hunt: Nous n'avons pas de projet précis pour le moment pour l'aménagement d'une rampe. Il se peut que la Commission ait reçu des plans ou que la municipalité ait exercé des pressions sur la Commission. Mais nous n'avons aucun projet de rampe à cet endroit pour l'instant.

M. Campbell: Une somme de $13 millions ou $14 millions a été allouée pour de nouvelles voies ferrées, pour les embranchements.

M. MacMillan: Oui.

M. Campbell: Ces sommes ont-elles été accordées pour remplacer les lignes de chemins de fer en existence ou pour créer de nouveaux embranchements et fournir de nouveaux services?

M. MacMillan: Il s'agit de nouvelles lignes de chemins de fer.

M. Campbell: Allez-vous concentrer vos travaux dans des régions précises plutôt que d'autres?

M. MacMillan: Nous avons des précisions et serons heureux de vous les transmettre. Dans certains cas, il s'agirait de compléter des lignes déjà installées depuis plusieurs années.

Aimeriez-vous avoir des précisions ou si vous préférez que je . . .

M. Campbell: Brièvement, si vous le voulez bien.

M. MacMillan: D'abord, la construction d'un tronçon de 9.7 milles près de St-Lazarre au Manitoba: pour desservir une mine de potasse. Puis la construction d'un tronçon de 14 milles à partir de ce que nous appelons la subdivision Graham, pour desservir les mines du lac Mattabi; un tronçon de 4.47 milles sur la subdivision Vankleek pour desservir *International Fasteners Limited*; le tronçon vers le nouvel Hydro-Ontario et l'usine de la *Steel Company of Canada* de 7 milles de longueurs; le tronçon de Bécancour de 10.5 milles, le tronçon industriel de la rive sud du St-Laurent; et St-Romuald, un tronçon de 5.6 milles pour desservir la raffinerie *Golden Eagle* de l'autre côté de la rivière vis-à-vis Québec. Nous y travaillons; ce sont des projets déjà en voie et imputés sur le budget de 1973.

[*Text*]

Mr. Campbell: Thank you.

At the moment, the CNR has many affiliated companies, and you mentioned something about diversification. Do you plan on expanding the present diversification system, are you planning on going into other forms of investments or just remaining as you are at the moment?

Mr. MacMillan: Basically, they would be affiliates that in some way or other are related to one or the other of our activities.

Mr. Campbell: If you plan on doing this, it must be an area where you feel that additional revenues are obtainable. Is there any particular facet that can produce additional revenues or will you just maintain the present system as it is?

Mr. MacMillan: At this point in time, we have no plans for a wider diversification. We do not really know what the future has in store for us, for some of the projects that we have in hand. I am not trying to avoid your question but that is really the situation.

We would enter into subsidiary activities that are related to the communications business, for example, to the railways, where it was more convenient to do it through the hands of an affiliate. We have a number of projects in hand under discussion with Air Canada which we may do together, related to the common denominators of both companies. Matters of this kind are quite current.

For example, one can visualize the day when a subsidiary company owned by both could quite easily take over the collection of all less-than-carload traffic because it lends itself to palletization in railway equipment or air equipment; and then, at destination, the delivery of it by one common company. It does not exist today but it is something that could easily come in the future.

Mr. Campbell: There was a question brought up by one of the committee members earlier and I would like briefly to mention it. I think you said that you are not aware of all these box-cars that are being scrapped.

Mr. MacMillan: Those are CPR cars.

Mr. Campbell: Yes, CPR cars. If the Chair might permit me just one brief question on this: are any of your officials aware of this?

Mr. MacMillan: i would suppose that any officials we have in Regina would be aware of it because it is right there in front of them.

• 2020

Mr. Campbell: The scrapping of these cars would probably mean that they are completely out of service and not useful for any kind of transportation.

Mr. MacMillan: I indicated this morning that I could not really comment on the program. They may have no value in them at all. I do not know, I am totally ignorant about it; I have not heard of it until this morning.

Mr. Campbell: There has been a reduction in staff of some 15,000 employees over the past 10 years. There was also a unilingual problem on the trains. We have increased revenues, even with the reduction in staff. Could we not have retained or picked some of those employees to accommodate this unilingual problem that we are having apparently across the country.

[*Interpretation*]

M. Campbell: Merci.

En ce moment, le CN compte plusieurs compagnies affiliées et vous avez parlé de diversification. Est-ce que vous avez l'intention d'étendre cette diversification, est-ce que vous projetez de faire d'autres genres d'investissements ou de rester au même point?

M. MacMillan: Fondamentalement, ce sont des affiliés qui d'une façon ou d'une autre sont reliés à nos autres activités.

M. Campbell: Si vous avez l'intention de le faire, ce doit être là où vous pourrez en tirer de nouveaux revenus. Est-ce qu'il y a un aspect particulier pouvant produire un supplément de revenus ou allez-vous simplement maintenir le réseau comme il l'est présentement?

M. MacMillan: En ce moment, nous n'avons pas l'intention de diversifier davantage. Nous ne savons vraiment pas ce que l'avenir nous réserve. Je n'essaie pas d'excuser la question mais c'est la situation telle qu'elle est.

Nous nous lancerions dans des activités auxiliaires relatives aux communications par exemple, aux chemins de fer, si cela était plus pratique de le faire par l'entremise d'un affilié. Nous avons divers projets que nous discutons avec Air Canada et que nous réaliserons ensemble et dont le dénominateur est commun aux deux compagnies. Ces choses sont courantes.

Nous envisageons par exemple le jour où une société affiliée appartenant aux deux sociétés pourrait ramasser tout le chargement de moins d'un wagon car cela a l'utilisation plus uniforme du matériel ferroviaire ou aérien; la livraison serait faite par une société fusionnée. Cela n'existe pas de nos jours mais pourrait facilement se réaliser dans l'avenir.

M. Campbell: Une question a été soulevée par un membre du Comité et j'aimerais la mentionner brièvement. Il me semble que vous avez dit que vous ne pensez pas que tous ces wagons fermés sont mis au rancart.

M. MacMillan: Ce sont les wagons du CP.

M. Campbell: Oui, les wagons du CP. Si le président veut bien me permettre je poserais une brève question à ce sujet. Est-ce que certains de vos hauts fonctionnaires sont au courant de cette question?

M. MacMillan: Je suppose que les fonctionnaires de Régina en aurait connaissance parce que cela se passe sous leurs yeux.

M. Campbell: La mise au rancart de ces wagons signifierait probablement qu'ils sont complètement hors de service et ne peuvent être utilisés pour aucune sorte de transport.

M. MacMillan: J'ai mentionné ce matin que je ne puis faire aucun commentaire au sujet du programme. Il se peut qu'il n'ait aucune valeur. Je n'en sais rien.

M. Campbell: Le personnel a été réduit de quelques 15,000 employés depuis une dixaine d'années. Il y a eu aussi à bord des trains le problème unilingue. Nous augmentons les recette, malgré la réduction du personnel. Est-ce qu'il n'y aurait pas un moyen de retenir ou de choisir parmi ces employés ceux qui seraient nécessaires pour régler ce problème d'unilinguisme qui règne semble-t-il à travers le pays.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: You mean of the redundant staff?

Mr. Campbell: Yes.

Mr. MacMillan: Well, no, because our staff reductions—and they have been quite major—have been accomplished through attrition, through retirement, death; these are the reasons. It has not been a question of laying off people who are capable of reassignment, reallocation in their work station. It has been accomplished in the other way: as certain men have retired we have not replaced them. This has all been associated with the introduction of mechanization of one kind and another. The major impact came from the introduction of the diesel-electric locomotive and there have been other things, less significant in number but in principle the same.

Mr. Campbell: The government has provided heavy subsidies to the railroad. With the diminishing deficit do you feel that soon the deficit can be wiped out entirely and the railroad will be self-sufficient?

Mr. MacMillan: I thought it would have occurred this year. I am quite sure it would have been this year if we had not had the misfortune of encountering the labour difficulties culminating in the strike. I am quite sure we would have moved it into the black. It might not have been very much but it would have been something.

Mr. Campbell: Then it is a good incentive for the government to do what it can to help you to diminish this deficit and I commend you on it. Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan: Thank you.

The Chairman: Mr. Haliburton is not a member of the Committee—at least he was not this afternoon—but he has sat by dutifully all afternoon. I think the Committee agreed to allow him and a couple of others who are not members of the Committee to ask a couple of questions. Mr. Haliburton.

Mr. Haliburton: Mr. MacMillan, in flying around the country, I am always impressed by the number of railway cars that I see standing idle in the yards. I am afraid I am not often a passenger on the CNR but it strikes me as curious that in some yards there seem to be hundreds and in others there seem to be thousands of railway cars. Why is it that so many cars of the railway are standing idle and could you indicate what proportion of your cars would be standing idle without any loads in them?

Mr. MacMillan: I do not believe I can give you the breakdown between loads and empties, but I think the cars that you see are cars which one will see all along. They are either empties placed at load locations or they are loads which have been loaded out that day and have not been picked up. This is one of the facts of railroading. If you were to take a grain elevator with a capacity for five or six cars, we would spot five or six empty cars there. They would move them through and load them, and they would come out at the other end of the elevator track and become available to be picked up.

• 2025

Mr. Haliburton: Could you indicate for me, what percentage of your cars would be put into position at night when, say, the normal warehouse or the normal factory would be shut down for the night? What percentage of your cars would be put into position for loading or unload-

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Vous parlez d'un personnel surnuméraire?

M. Campbell: Oui.

M. MacMillan: Eh bien, non, parce que nos réductions de personnel assez importante le sont par attrition, par la retraite ou le décès; ce sont les raisons. Il n'y pas eu de mises à pied de personnes pouvant être réassignées au sein de leur travail. Nous n'avons tout simplement pas remplacé ceux qui ont pris leur retraite. Cela correspond à la mécanisation. La plus grande répercussion a été provoquée par l'introduction de la locomotive électrique diesel et d'autres facteurs moins frappants ont contribué.

M. Campbell: Le gouvernement a accordé de forte subventions aux chemins de fer. Le déficit baisse et croyez-vous qu'il sera bientôt complètement radié et que les chemins de fer pourront se suffire?

M. MacMillan: Je l'espérais cette année. Je suis persuadé que nous y serions parvenus cette année si nous n'avions pas eu le malheur d'avoir des difficultés de main-d'œuvre culminant en grève.

M. Campbell: Le gouvernement a donc raison de faire tout ce qu'il peut pour vous aider à réduire ce solde de débiteurs et je vous félicite d'y parvenir. Merci beaucoup, monsieur le président.

M. MacMillan: Merci.

Le président: M. Haliburton n'est pas membre du Comité du moins ne l'était-il pas cet après-midi, mais il a fidèlement siégé tout l'après-midi. Je pense que le Comité était d'accord pour le lui permettre ainsi qu'à un ou deux autres de poser quelques questions. Monsieur Haliburton.

M. Haliburton: Monsieur MacMillan, tout en survolant le pays, je suis toujours impressionnée par le nombre de wagons immobilisés dans les gares de triage. Je crains de n'être pas souvent passager à bord du CN mais ce qui me frappe c'est de voir dans certaines gares de triage des centaines et dans d'autres des milliers de wagons arrêtés. Pourquoi tant de wagons inutilisés et pourriez-vous nous dire quelle proportion de ces wagons en panne sont également vides?

M. MacMillan: Je ne crois pas pouvoir vous donner la décomposition entre ceux qui sont chargés et ceux qui ne le sont pas, mais je pense que les wagons que vous voyez sont ceux que l'on verra toujours. Il y a d'autres wagons vides placés sur les voies de chargement où ils sont chargés ce jour-là et n'ont pas été ramassés. C'est un incident dans la vie du chemin de fer. Près d'un élévateur à grain dont la capacité serait de cinq à six wagons, il pourrait y avoir cinq à six wagons vides, ils passent et sont chargés et ressortent à l'autre bout de la voie et peuvent être ramassés.

M. Haliburton: Pourriez-vous m'indiquer quel est le pourcentage de vos wagons qui seraient en position la nuit lorsque l'entrepôt ordinaire ou l'usine ordinaire, sont fermés pour la nuit? Quel pourcentage de vos wagons serait en position pour le chargement ou le déchargement

[*Text*]

ing at night, as opposed to the percentage that are put into position some time half way through the day when the factory may not be able to make use of them?

Mr. MacMillan: I do not think we have that, and that is not really the pattern because we work the railway on a 24-hour-a-day basis, in most instances. Some industrial spotting is confined to the day and there are some places where it is to the night. But, we spot the cars and move them on a daily basis. In some cases it might be quite early in the morning, in other cases later in the day and in still other cases in the early evening. I do not think we have that breakdown; do we?

Mr. Hunt: No, it is hard to say. One way to look at it would be the number of yard assignments we have on the day shift, the number in the afternoon and the number in the evening. But that is confused again by the fact that they are not all there for industrial switching, some are in there for yard switching. A guess at it would be that we do more industrial spotting on the day shift by a little bit, not by much.

The Chairman: May the Chairman ask a supplementary on this, Mr. Haliburton?

Mr. Haliburton: I am glad you are interested.

The Chairman: Always. During the war—somebody referred to the war earlier today—boxcars on the CNR and the CPR were rolling, let us suppose, 16 or 17 hours in a day. I have read somewhere since that the average movement of boxcars is about 2 hours out of 24 hours. Could you give the committee some idea of the average today?

Mr. Hunt: You have to talk gross averages and you know what they shield; they shield all kinds of strange aberrations. But 75 miles a day would be the average that we move a boxcar. This is a good figure, by the way; it is far in excess of the average in the United States. Both the CNR and the CPR are in that ballpark and quite a bit above most U.S. roads. Eighty miles a day would be the best roads you can find anywhere, I would think. Let me mention another thing here that may help you understand what is going on. I mentioned earlier this morning that we are now working on a 14-day car cycle in Canada on our total fleet; and in that car cycle, obviously, there is a large number of factors. Let me mention three factors that I will approximate for you and quantify for you.

In 14 days, 5 of those days may not be available to us, at all. That means the car is at the shipper's dock or the consignee's dock and, therefore, is not available for transportation. Three of those days might be used in moving through yards, knocking down trains and building other trains. Therefore, they are in the state of movement forward but they are not moving on line. For the remainder of the time, 6 days, we would be moving in trains. At this time, this is as close an idea as I can give you of what happens in the average current life of a boxcar.

The figures are significantly different in the United States. Their average car cycle is in the order of 27 days, with the haul being about the same although the distribution of the times are vastly different from ours. But this is not a bad utilization. Some years ago, we were getting 45 miles a car-day; we are now up to 75 and it is a good record. Because in that 75 you have to take the average of the total time of the car and all the things that are done to that car, much of which is not in movement.

[*Interpretation*]

la nuit, par rapport au pourcentage en position vers le milieu du jour alors que l'usine ne peut pas les utiliser?

M. MacMillan: Je ne crois pas que nous ayions ces chiffres, et il n'y a pas de courbe définie car les wagons circulent 24 heures par jour dans la plupart des cas. L'activité est de jour dans certaines industries et de nuit dans d'autres. Mais nous déplaçons les wagons chaque jour. Dans certains cas, c'est peut-être très tôt le matin, dans d'autres au cours de la journée et dans d'autres cas encore au début de la soirée. Je ne crois pas que nous ayions de décomposition n'est-ce pas?

M. Hunt: Non, c'est difficile à définir. Une façon de le faire, serait de dénombrer le nombre manipulé par l'équipe de jour, de l'après-midi et du soir. Mais ce serait encore incertain car tous ne sont pas destinés à l'industrie, mais aiguillonnés dans la cour de trillage. Nous faisons peut-être plus de reconnaissance pour l'industrie durant le jour mais pas beaucoup.

Le président: Permettez-vous au président de poser une question supplémentaire à ce sujet, monsieur Haliburton?

M. Haliburton: Je suis heureux que vous soyiez intéressé.

Le président: Toujours. Durant la guerre—quelqu'un a mentionné la guerre au cours de la journée—les wagons fermés du CN et du CP roulaient 16 à 17 heures par jour. J'ai lu quelque part que depuis le mouvement moyen des wagons fermés est d'environ 2 heures sur 24. Pourriez-vous donner au Comité une idée de la moyenne journalière?

M. Hunt: Il s'agit de moyenne brute et vous savez qu'elle rescelle d'étranges aberrations. La moyenne serait de 75 milles par jour pour le wagon fermé. C'est un bon chiffre, soit dit en passant; cela dépasse de beaucoup la moyenne aux États-Unis. Le CN et le CP sont à ce niveau et bien au-dessus de la plupart des voies américaines. Je pense que 80 milles par jour serait le milieu que vous puissiez trouver où que ce soit. Permettez-moi de mentionner autre chose qui puisse vous éclairer et vous permettre de comprendre. J'ai mentionné ce matin que nous travaillons maintenant à un cycle de 14 jours au Canada pour notre flotte entière; et de ce cycle du mouvement des wagons, évidemment, beaucoup de facteurs entrent en jeu. Je vais essayer de vous traduire ces facteurs par des chiffres.

De ces 14 jours, nous pouvons en compter 5 d'inactivité. Cela signifie que le wagon est au point d'expédition ou au quai d'entreposage et n'est donc pas disponible pour le transport. Trois de ces jours servent peut-être à traverser les gardes trillage à démolir des trains et en construire d'autres. Les choses avancent donc sans bouger. Pendant le reste du temps, six jours, les rames sont en marche. C'est la meilleure façon dont je puisse vous décrire la vie du wagon fermé.

Les chiffres sont remarquablement différents aux États-Unis. La moyenne du cycle du wagon est de l'ordre de 27 jours, et la quantité transportée à peu près la même, bien que la répartition du temps soit très différente de la nôtre. Mais ce n'est pas faire mauvais usage. Il y a quelques années, nous obtenions 45 milles par jour-wagon; nous sommes parvenus à 75 et c'est un bon record. Car dans ce 75, il fait tenir compte de la moyenne du temps total de mouvement de wagons et tout ce qui affecte ces wagons quant ils sont immobilisés.

[*Texte*]

Mr. Haliburton: I am having difficulty understanding that in terms of the trucking industry. It does not compare at all.

• 2030

Mr. Hunt: No. In the trucking industry you put a truck at the dock, off load it and reload it.

Mr. Haliburton: It goes direct.

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Haliburton: How many times would you break down and make up a train with a car travelling from Toronto to Halifax, for example?

Mr. Hunt: Well, I will take an even longer run, a typical train out of Toronto for Vancouver. With most of the trains we are now running a Vancouver car. With half our trains, if it is a Vancouver car, it may only be touched once on the way out where the train itself may have cars added or cars substracted. With other kinds of trains you might have two or thre opportunities enroute either to take cars away from the train or add cars to it. So the frequency of switching in terminals on these major runs has been cut down very enormously and we see that in the reduction of time in terminals.

Another thing vis-à-vis the trucking industry and I think it is a very worthwhile thing. You notice I mentioned five days out of the fourteen were not available to us and that is a very significant difference between railroads and trucks because the per diem or the free time given for loading and unloading is measured in a few hours whereas we give free time at both ends that are measured in days.

Mr. Haliburton: Can I ask you a couple of questions that are perhaps just a little related, which I hope I can get some pretty short answers to. Your company owns trucking companies. One of the members here asked what you paid for them. Perhaps it would give us some hint of what they are worth if you were to tell us what they are carried at in your books—the total for your truck transport companies.

Mr. MacMillan: We can give you that.

Mr. Haliburton: Also I would like to know what kind of charges are made intracompany. Do you charge for carrying piggyback your own Eastern Transport the same rate that you charge independent carriers?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Haliburton: Presumably any independent trucker would be able to carry piggyback by CN just as cheaply as Eastern Transport?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Haliburton: Perhaps that other answer can come to me.

[*Interprétation*]

M. Haliburton: Je trouve difficile de comprendre cela en faisant la comparaison avec l'industrie du camionnage. La comparaison ne peut pas se faire du tout.

M. Hunt: Non. Dans l'industrie du camionnage, on peut décharger et recharger un camion au quai.

M. Haliburton: Tout se fait directement.

M. Hunt: C'est exact.

M. Haliburton: Combien de fois séparez-vous un train pour ensuite le regrouper pendant le voyage d'un wagon allant de Toronto à Halifax, par exemple?

M. Hunt: Je vais prendre comme exemple un trajet encore plus long, comme celui de Toronto à Vancouver; c'est un trajet typique. Sur la plupart des trains, nous avons maintenant un wagon allant à Vancouver ou en venant. Dans la moitié de nos trains, un wagon de Vancouver peut n'être changé de position qu'une fois pendant tout le trajet, tandis que l'on peut ajouter ou enlever des wagons au train lui-même. Pour les autres types de trains il se peut qu'à deux ou trois reprises en cours de route on enlève des wagons du train ou que l'on en ajoute. La fréquence des changements aux gares a donc été réduite énormément sur ces longs parcours et nous pouvons le constater en voyant la réduction du temps passé dans les gares.

Il y a un autre fait qu'il vaut la peine de menntionner si l'on fait la comparaison avec l'industrie du camionnage. J'ai déjà mentionné que sur une période de 14 jours, cinq jours étaient perdus pour nous et c'est là une différence très remarquable entre les chemins de fer et le transport routier, car pour les camions le temps libre accordé chaque jour pour le chargement et le déchargement est mesuré en quelques heures, tandis que nous accordons du temps libre aux deux extrémités du trajet, ce qui donne une mesure en jours.

M. Haliburton: Pourrais-je vous poser une ou deux questions plus ou moins connexes, auxquelles j'aimerais avoir des réponses assez brèves. Votre compagnie possède des compagnies de camionnage. L'un de mes collègues vous a demandé combien vous aviez dû payer pour ces acquisitions. Cela nous donnerait peut-être une idée de leur valeur, si vous pouviez nous dire quelle valeur est inscrite dans vos livres pour l'ensemble de vos compagnies de transport par camion.

M. MacMillan: Nous pouvons vous donner ces chiffres.

M. Haliburton: J'aimerais également savoir comment vous facturez l'une de vos propres compagnies. Est-ce que pour relayer votre propre compagnie *Eastern Transport* vous en exigez le même tarif que celui que vous exigeriez de transporteurs indépendants?

M. MacMillan: C'est bien cela.

M. Haliburton: Un camionneur indépendant pourrait donc se faire relayer par le CN à un prix tout aussi modique que *Eastern Transport*?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Haliburton: Peut-être que vous pourrez me donner l'autre réponse . . .

[*Text*]

Mr. MacMillan: It is $22,120,000 as of December 31, 1972.

Mr. Haliburton: After write-offs and so on.

The Chairman: Are you through, Mr. Haliburton?

Mr. Haliburton: No.

The Chairman: One quick question, then.

Mr. Haliburton: There has been a good deal of discussion in the House lately, Mr. MacMillan, with regard to the establishment of an independent ferry operation in the Maritime Provinces, which is of particular interest to me, with the possibility that the CPR ferry from Digby to Saint John might possibly become part of that system in the future. At what stage of development is that?

Mr. MacMillan: Do you mean the Digby ferry?

Mr. Haliburton: No, the whole ball of wax. Can you tell us at what stage of development or concept is that whole thing?

Mr. MacMillan: It is very well along the line to the point at which the general manager has been appointed and he is in position. I would think—and I pick this out of the air—it is 80 per cent implemented as of now. It may not be quite that much.

Mr. Haliburton: When would you foresee the possibility of a separate corporation being set up for that purpose?

Mr. MacMillan: It is not the intention to create a separate corporation at the moment. The interim step is to establish an authority, I think we are calling it, but I would not like to be held to that. The principals are the federal government and the Canadian National with, I think, input from the provinces concerned.

Mr. Haliburton: Would that separate the union associations and so on?

Mr. MacMillan: Individually, no, but I think the plan is to enter into separate agreements governing the employees so that they are not in the big ball of wax.

• 2035

Mr. Haliburton: Have you any current assessment of the viability of the Yarmouth-Bar Harbour ferry? A study has been undertaken on it.

Mr. MacMillan: I have not seen any figures on it recently. It has not been a profitable venture, as you well know.

Mr. Haliburton: Not many of your ferries on the Atlantic coast have been.

Mr. MacMillan: No, because they are performing a public function. The other ferries are all operated really as just an extension of the railway.

Mr. Haliburton: They operate at a substantially higher deficit than . . .

Mr. MacMillan: Yes indeed, they do. And the federal government gets the revenue and pays the expense.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Au 31 décembre 1972, le montant était de $22,120,000.

M. Haliburton: Après amortissement et ainsi de suite.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Haliburton?

M. Haliburton: Non.

Le président: Vous pouvez poser encore une brève question, dans ce cas.

M. Haliburton: Récemment on a beaucoup discuté à la Chambre, monsieur MacMillan, de l'établissement d'une entreprise indépendante de traversiers dans les Maritimes, question qui m'intéresse plus particulièrement. On a discuté de la possibilité de faire entrer un jour dans ce réseau le traversier régit par le CN entre Digbay et Saint-Jean. Où en est-on dans ce projet?

M. MacMillan: Vous voulez parler du traversier de Digbay?

M. Haliburton: Non, je veux parler de tout l'ensemble du réseau de traversiers. Pouvez-vous nous dire où l'on en est rendu dans la mise au point de cette idée?

M. MacMillan: Le gérant général a été nommé et occupe actuellement son poste. Je dirai que le projet a été mis en application à 80 p. 100 jusqu'ici, mais ce n'est peut-être pas tout à fait exact.

M. Haliburton: Quand prévoyez-vous qu'il sera possible d'établir une société distincte à cette fin?

M. MacMillan: Il n'est pas prévu pour l'instant de créer une société distincte. Comme étape intérimaire, on prévoit établir une sorte d'administration, mais je ne suis pas certain du terme utilisé. Les principaux participants sont le gouvernement fédéral et le Canadien national, mais je crois que les provinces participent aussi d'une certaine façon.

M. Haliburton: Est-ce que cela occasionnerait une séparation des associations syndicales et ainsi de suite?

M. MacMillan: Non, pas dans chaque cas, mais je crois que l'on prévoit négocier des conventions distinctes pour les employés, afin qu'ils ne soient pas tous englobés dans le grand réseau monstre.

M. Haliburton: Est-ce que vous avez évalué la rentabilité du traversier entre Yarmouth et Bar Harbor? Une étude a été faite à ce sujet.

M. MacMillan: Je n'ai pas vu les chiffres récemment. Comme vous n'êtes pas sans l'ignorer, il ne s'agit pas d'une entreprise profitable.

M. Haliburton: Il n'y a pas beaucoup de vos traversiers de la côte atlantique qui l'ont été.

M. MacMillan: Non, car il s'agit d'un service public. Les autres traversiers ne constituent qu'une extension du service ferroviaire.

M. Haliburton: Leur bilan présente un déficit beaucoup plus élevé que . . .

M. MacMillan: Oui, en effet. C'est le gouvernement fédéral qui en retire les recettes et qui en assume les dépenses.

[*Texte*]

Mr. Haliburton: One final question, Mr. Chairman. In November, 1962, Mr. Gordon came before this Committee in relation to the bilingual capacity of your railroad employees. In answer to a question from a member of the Committee he indicated that 13 per cent of your employees were French Canadians, and 23 per cent of the University graduates employed by your company were French Canadians. Could you possibly provide statistics similar to that now, and do you have a breakdown as to how many Acadians—in whom I am particularly interested—are employed amongst the French Canadians? They feel that they are being discriminated against *vis-à-vis* Quebec.

Mr. MacMillan: I think we are able to give you the first two answers, but I doubt that we have any segregation as to Acadians.

The Chairman: Your time has expired, Mr. Haliburton.

Mr. Haliburton: I appreciate that, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Thank you, Mr. Chairman. I hope that I have not caused you too many problems . . .

The Chairman: You have caused enough.

Mr. Whittaker: . . . but if you take a good look at the reason why so many people like myself are trying to get on committees such as this, it shows the sad state of affairs that the Canadian railways are in today.

One reason why I wanted to get on is because I felt that somebody from B.C. should come and have something to say. There are problems in B.C. as well as in the rest of Canada. The main problem I have to deal with in my area today is a lack of rail cars. It really grieves me to see the situation that Canada is in today because of the lack of movement of rail cars. At one time over the last few years I thought it just happened in B.C. Since coming here as a member of Parliament, listening to the various M.P.s rising in their places every day asking questions about the lack of cars to move various products in Canada—one day last week I think almost 50 per cent of the time was taken up in this sort of thing—I now find that it is not just B.C. nor and I the only one who has beefs or complaints of the sort to make.

In my opinion it is very serious. I am getting constant representations from people with export lumber to move; it means a loss of revenue to them and to Canada. They have to close down mills. A shortage of cars has come about for the movement of cattle in a limited area of my riding. These people were told that if they took, I think, seven cars and double-decked them at their expense that they would be their cars; they would always have them on hand. They went to this expense; they double-decked them. But the last that I heard is that they knew where they were but they cannot even get them back into their yards to move their cattle. Ten days ago they had calves, and you cannot put a lot of cows in a yard and keep them for any length of time. But this is what happened and the calves were coming almost to the point of death. There just were not any cars.

[*Interprétation*]

M. Haliburton: J'aurais encore une dernière question à poser, monsieur le président. En novembre 1962, M. Gordon est venu témoigner au comité au sujet du bilinguisme chez les employés de chemins de fer. En réponse à une question posée par un membre du Comité, il a dit que 13 p. 100 de vos employés étaient canadiens-français, et que parmi vos employés dotés d'un diplôme universitaire, 23 p. 100 étaient canadiens-français. Pourriez-vous nous donner des statistiques comparables aujourd'hui, et avez-vous le nombre exact d'Acadiens, qui m'intéresse plus particulièrement, parmi les Canadiens français. Ils pensent en effet faire l'objet d'une discrimination par rapport aux Canadiens français du Québec.

M. MacMillan: Je crois que nous pouvons vous fournir les deux premières réponses, mais je doute que nous ayons le nombre exact d'Acadiens.

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Haliburton.

M. Haliburton: Je comprends, monsieur le président.

Le président: Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Merci, monsieur le président. J'espère ne pas vous avoir causé trop de problèmes . . .

Le président: Vous en avez assez causés.

M. Whittaker: . . . mais si vous songez sérieusement à la raison pour laquelle un si grand nombre de personnes comme moi tentent de se faire inscrire à des comités comme celui-ci, vous réaliserez que cela démontre le triste état dans lequel se trouvent les Chemins de fer Nationaux de nos jours.

J'ai voulu faire partie du Comité parce qu'à mon avis il fallait que quelqu'un de la Colombie-Britannique vienne dire son mot. Il y a des problèmes en Colombie-Britannique comme partout ailleurs au Canada. Actuellement dans ma circonscription le principal problème auquel je dois faire face est une pénurie de wagons de chemin de fer. Je suis vraiment peiné de voir la situation dans laquelle se trouve le Canada aujourd'hui à cause d'un manque de transport par chemins de fer. Au cours des récentes années, je pensais que cela ne se produisait qu'en Colombie-Britannique, mais depuis mon élection comme député, j'ai eu l'occasion d'entendre un bon nombre de mes collègues poser tous les jours des questions au sujet du manque de wagons pour transporter divers produits au Canada . . . Par exemple, la semaine dernière, presque 50 p. 100 du temps a été consacré à ce genre de questions et je réalise maintenant que ce n'est pas seulement en Colombie-Britannique qu'il y a de tels problèmes et que je ne suis pas non plus le seul à recevoir ce genre de plainte.

A mon avis, la situation est très grave. Des exportateurs de bois viennent constamment me dire qu'ils ne peuvent pas transporter leur bois, ce qui signifie une perte de revenus pour eux et pour le Canada; ils doivent en effet fermer leur scierie. Nous avons manqué aussi de wagons pour transporter du bétail dans une partie de ma circonscription. On a dit à ces éleveurs que s'ils prenaient sept wagons et leur ajoutaient un étage à leurs propres frais, ces wagons seraient à eux, ils seraient à leur disposition. Ils ont donc assumé ces dépenses en ajoutant un deuxième étage à ces wagons. Aux dernières nouvelles, ils savaient où se trouvaient les wagons, mais ne pouvaient même pas les ramener dans leur propre gare pour y faire monter leur bétail. Il y a dix jours, ils avaient des veaux, mais l'on ne peut garder tout un troupeau de veaux dans une gare indéfiniment. Mais c'est bien ce qui s'est produit et les

[*Text*]

• 2040

There is also the problem of the movement of fruit out of this area, and I am talking now about the Okanagan Boundary area of British Columbia although I know the same thing has been going on for a number of years in the rest of B.C. We at one time were able to move considerable amounts of fruit through a trucking firm, but the CNR bought out this trucking firm and today we cannot even get any trucks. They are 122 trucks short today to move products from this area down to Vancouver. The ships are there waiting. The CNR trucks have a contract to haul molybdenum. It is a much sweeter deal than this other one.

I know that there are two railways. The CPR is almost as bad. I would certainly be recommendingthat the CNR people go on the block and sell to a private enterprise, but here we have a private enterprise that cannot do very much better.

It has come to the point, to my way of thinking, that the railways are really telling the government. The government is not telling the railways. Probably the person in the government that I should be talking to is the Minister of Transport, because I think it is high time this government should be doing something about telling the railways and making sure that they have the rolling stock and have the cars.

We have had a constant shortage of cars over the years to move our fruit. It is worse this year. I have a press release from the *Vancouver Sun* which says that the reason for the shortage this year is the larger crop. The people in the fruit industry got 125 cars fewer this year than they had last year. There is no way that it is because of a larger crop. It is because the railways in Canada are not doing the job that is necessary to move this product. What I am talking about as far as apples are concerned is the movement of apples from B.C. into Eastern Canada. There is no shortage of apples in Eastern Canada, but they are coming from the United States. The Canadian producers are not getting their product moved and a foreign product is moving into our market because there is a shortage of rolling stock and cars.

You changed from the old ice-type car into a mechanical car. What did you do in the CNR? You worked over some of the old cars and you did not even make them big enough to meet the standard that your organizations say should go into the United States. You hide behind the fact that they are in the United States and you cannot get them back. We can get United States cars and we have been able to get them to move fruit. The United States carriers are using their old type of cars. There are fewer of your ice cars. I know that you cannot ice them any longer, but it is a heating problem that it is all you need to solve, and you can heat them. Where are they? There are not as many of these today.

[*Interpretation*]

veaux en sont venus presqu'à l'article de la mort. Il n'y avait tout simplement pas de wagons.

Il y a aussi le problème du transport des fruits de la vallée de l'Okanagan en Colombie-Britannique; je sais cependant que la même situation existe depuis un certain nombre d'années dans le reste de la Colombie-Britannique. A un moment donné, nous pouvions transporter des quantités considérables de fruits par l'entremise d'une compagnie de camionnage, mais le CN a acheté cette compagnie et aujourd'hui nous ne pouvons même plus avoir de camions. Il manque de nos jours 122 camions pour transporter les produits de cette région vers Vancouver. Les cargaisons sont là qui attendent, mais les camions du CN ont un contrat pour transporter du molybdène, contrat qui est beaucoup plus alléchant que l'autre.

Je sais qu'il y a deux compagnies de chemins de fer, mais la situation du côté du CP est presque aussi mauvaise. Je voudrais certainement recommander que les représentants du CN abandonnent et vendent l'entreprise au secteur privé, mais nous avons ici une entreprise privée qui ne peut pas faire beaucoup mieux.

D'après moi, nous en sommes venus au point où ce sont les chemins de fer qui vont dicter une ligne de conduite au gouvernement, au lieu que ce soit le contraire. Ce serait peut-être au ministre des Transports que je devrais m'adresser, mais d'après moi il est grandement temps que le gouvernement s'occupe de dire leur fait aux chemins de fer et s'assure qu'ils ont les wagons et l'équipement nécessaires.

Pendant des années nous avons constamment manqué de wagons pour transporter nos fruits. Cependant la situation est encore pire cette année. J'ai ici un article du *Vancouver Sun* selon lequel la pénurie de cette année s'explique par une récolte plus abondante. Or les cultivateurs fruitiers ont disposé de 125 wagons de moins cette années par rapport à l'an dernier. La pénurie n'est sûrement pas due à la surabondance des récoltes. En réalité ce sont les chemins de fer du Canada qui ne font pas le travail nécessaire pour transporter ces produits. Je veux parler ici plus précisément du transport des pommes de la Colombie-Britannique vers l'Est du Canada. Il ne manque pas de pommes dans l'Est du Canada, mais c'est uniquement parce qu'on importe des États-Unis. Les producteurs canadiens ne peuvent pas faire transporter leurs produits et par conséquent un produit étranger empiète sur notre marché à cause d'un manque de wagons et d'équipements de transport.

Vous avez modifié l'ancien wagon frigorifique pour en faire un wagon mécanique. Qu'avez-vous fait au CN? Vous avez transformé d'anciens wagons sans même les faire assez grands pour répondre aux normes acceptables aux États-Unis, d'après votre organisation. Vous donnez comme excuse le fait que ces wagons sont aux États-Unis et que vous ne pouvez pas les ravoir. Nous pouvons avoir des wagons des États-Unis et nous avons pu nous en servir pour transporter des fruits. Les transporteurs américains se servent de l'ancien type de wagon. Il y a de moins en moins de wagons frigorifiques comme les autres. Je sais que vous ne pouvez plus les réfrigérer, mais il reste uniquement le problème du chauffage que vous avez à régler et vous pouvez le faire. Où sont ces wagons? Il n'y en a pas tellement de nos jours.

[*Texte*]

This is one of the big reasons I wanted to come here this evening to say my piece. I do not believe, and neither do a lot of people in Canada, the railways are holding up their end the way they should be.

• 2045

Mr. MacMillan: Mr. Whittaker, you dealt with three topics. I spoke at some length this morning about the lumber-car shortage in British Columbia, and it is very critical. I know it as well as anybody knows it, and I explained our part of it. It is not all ours. There are three railways a bare minimum of three railways, servicing this traffic, and if one counts the American roads there are two more. We have to take our share of that which is going, but it was not through our failure that this shortage developed.

I explained that when we got the estimates of the producers for their increased business this year, they gave us a figure of 14 per cent. Actually it became 22 per cent. And the equipment which we ordered to service that bulge in the business was placed in two car plants which were struck, and they were stuck for over three months and we did not get that equipment. That is a great tragedy but it is the answer—the explanation. It is not the answer.

The calves—I do not know anything about that but we will find out. I wonder if these were seven cars that were in the hands of the Canadian National or in the hands of some other railway. If they were in some other railway, we cannot be held to that account. The fruit—I am familiar with this problem too, and there are various elements involved in it. As I understand it, a very large amount of the fruit in recent years has moved out of the valley by highway, and the crop this year was larger. You said that you got 125 fewer cars, but again the preponderance of this movement has been on the competitor's railway historically and I do not know the extent to which our availability this year is to be compared with what has been available in other years but I will find that out too. And so it is. But the car shortage is real, it is genuine, and it is not a question of diverting rolling stock to other things at all. It is just generally applicable throughout the entire country.

Mr. Whittaker: Well, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Very, very brief, Mr. Whittaker, please.

Mr. Whittaker: Thank you very much. I will be Horner brief.

The Chairman: You had better be or I will tramp on you.

Mr. Whittaker: Mr. Chairman, I am glad that you are admitting that there is a shortage. What are you doing about it? Why is there not representation? Why are you not doing something about it? As far as trying to hide behind another railway and this sort of thing . . .

Mr. MacMillan: I am not trying to hide.

Mr. Whittaker: . . . and the fruit, and saying that it mainly goes out by truck, the reason it goes out by truck is that your railways were not doing the job. That is the very reason why. Last year was the last year of agreed charges between the railways and the fruit industry, mainly because you could not supply and were not supplying the

[*Interprétation*]

Voilà surtout pourquoi je suis venu ici ce soir vous dire ma façon de penser. Je ne crois pas que les chemins de fer font ce qui est attendu d'eux et un bon nombre de Canadiens sont de mon avis.

M. MacMillan: Monsieur Whittaker, vous avez abordé trois sujets. J'ai parlé pendant quelque temps ce matin de la pénurie de wagons à bois de la Colombie-Britannique et la situation est très critique. Je le sais aussi bien que n'importte qui, et c'est ce qui explique notre responsabilité. Elle n'est pas toute nôtre. Trois chemins de fer, un minimum de trois de chemins de fer sont impliqués dans ces services et si on compte les chemins de fer américains, il y en a deux de plus. Nous devons assumer notre part de responsabilité de ce qui se passe, mais ce n'est pas à cause de nous que cette pénurie a eu lieu.

J'ai expliqué que les producteurs nous ont donné un chiffre de 14 p. 100 d'augmentation prévu de leurs activités. Ce chiffre est en fait monté à 22 p. 100. Et l'équipement que nous avons commandé pour assurer ces services a été commandé à deux usines qui ont été en grève pendant plus de trois mois et nous n'avons par reçu cet équipement. C'est une grande tragédie mais c'est la réponse, l'explication. Ce n'est pas la réponse.

Pour ce qui est des veaux, je n'en ai pas connaissance mais nous chercherons. Je me demande s'il s'agit de ces sept wagons qui étaient entre les mains du CN ou entre les mains d'un autre chemin de fer. S'ils étaient entre les mains d'un autre chemin de fer, on ne peut pas nous en faire reproche. Pour ce qui est des fruits, je connais bien ce problème également, ici différents éléments jouent, sauf erreur de ma part, au cours des dernières années une grande quantité de fruits a été transportée depuis la vallée par la route, et la récolte cette année a été plus importante. Vous dites que vous avez eu 125 wagons de moins, mais une fois de plus la plus grande partie de ce transport a été effectuée par le concurrent du chemin de fer d'une manière historique et je ne sais pas dans quelle mesure nos disponibilités cette année peuvent être comparées à ce qui était disponible les autres années mais je ferai des recherches à cet égard également. Voilà. Il n'en reste pas moins que cette pénurie de wagons est réelle, qu'elle est authentique, et que cela n'a rien à voir avec une utilisation différente du matériel roulant. Ce phénomène est applicable à tout le pays.

M. Whittaker: Monsieur le président . . .

Le président: Très, très bref, monsieur Whittaker, s'il vous plaît.

M. Whittaker: Je vous remercie infiniment. Je serai très bref.

Le président: Vous avez intérêt ou je vous piétine.

M. Whittaker: Monsieur le président, je suis heureux que vous admettiez qu'il y a pénurie. Que faites-vous à ce sujet? Pourquoi n'y a-t-il pas de représentations? Pourquoi ne faites-vous pas quelque chose à ce sujet? Pour ce qui est d'essayer de se cacher derrière un autre chemin de fer . . .

M. MacMillan: Je n'essaie pas de me cacher.

M. Whittaker: . . . et les fruits et dire qu'il faut principalement transporter par camion, s'ils le font c'est justement parce que votre chemin de fer n'est pas à la hauteur. C'est la seule raison. L'année dernière était la dernière année de tarif accepté entre le chemin de fer et l'industrie fruitière, principalement parce que vous ne pouviez pas fournir ou

[*Text*]

percentage of rail cars that was agreed to, and the CNR were twice as bad as the CPR. That is the reason, and this is why I am so concerned, and why I can get so agitated about this whole situation. The job is not being done and we are going to go nowhere in Canada, Mr. Chairman. You can pound that thing all you like; we are going nowhere in Canada, Mr. Chairman, unless these railways start to move the product of Canada in a better fashion than they are today.

The Chairman: I think, Mr. Whittaker, the President of the CN has taken note of your agitation, and he assures me and assures the country that he will better his efforts to satisfy the people in British Columbia.

Now I would like to recognize Mr. Gleave. Before doing that, the Chair is in a difficult situation this evening. He notices a number of new faces in the Committee tonight. The Chair heard mutterings this afternoon about recognizing new faces, not regular members of the Committee, and there were mutterings about the length of the first round of questioners. I said at 5.40 p.m. that first round would be cut off after so many names of persons I had on my list who were present were recognized. Messrs. Haliburton, Whittaker and Gleave were all non-members of the Committee at that time. Mr. Whittaker I noticed has got himself on the Committee now, and he was recognized.

• 2050

Mr. Campbell has sat here all day. He is a member of the Committee and he was recognized first. Now Mr. Gleave is the last, and I am very sorry to say he is the last of the first round that I am going to recognize.

I have only a short second round, and I will assure all the new additions to the Committee that they will be recognized after the short second round. I am also going to be very stiff on the clock from here on in. There will not be one person who gets by the limit set by the Chair.

Having said that, I recognize Mr. Gleave. I caution you to be brief, Mr. Gleave, because I have too many members who want to ask questions of the CNR.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, I would like to ask the witnesses here questions in regard to the sale of the Bessborough Hotel in Saskatoon. I note the figures here. You have average net book value of $4,325,154. Then you have the constructed net book value of $2,341,074.

I have asked this question before, and I will ask it again of you people. What was the hotel sold for?

Mr. MacMillan: I will be very happy to answer almost any question regarding the Bessborough Hotel except that one. Let me explain my positon. The position is not from the point of view of the confidentiality of the transaction in the hands of the company, the railway, but rather from the point of view that there is another party to this transaction. It has always been our rule that we must protect the confidence of the other man to the transaction because we do not know what the implications are that flow from us divulging it publicly.

[*Interpretation*]

vous ne fournissiez pas le pourcentage de wagons qui avait été fixé, et que les services du CN étaient deux fois plus mauvais que ceux du CP. C'est la raison, et c'est pourquoi je suis si inquiet et pourquoi je m'agite tant à ce sujet. Le travail n'est pas fait et nous n'arriverons à rien au Canada, monsieur le président. Vous pouvez taper autant que vous voulez; nous n'arriverons jamais à rien au Canada, monsieur le président, tant que ces chemins de fer ne se décideront pas à transporter les produits canadiens d'une meilleure façon qu'aujourd'hui.

Le président: Monsieur Whittaker, je crois que le président du CN a pris note de votre invitation, puis il m'assure et il assure le pays qu'il s'efforcera au maximum de satisfaire la population de la Colombie-Britannique.

Je vais maintenant donner la parole à M. Gleave. Auparavant, je dois dire que nous avons quelques difficultés ce soir. Nous pouvons remarquer un certain nombre de nouveaux visages autour de nous ce soir. Cet après-midi, nous avons entendu quelques murmures lorsque nous avons donné la parole à ces nouveaux visages, à ces membres qui ne siègent pas régulièrement dans ce Comité, et nous avons entendu des murmures au sujet de la longueur du premier tour. J'ai dit à 17 h 40 que nous mettrions fin au premier tour après avoir donné la parole au grand nombre de personnes qui étaient sur ma liste et présentes. A ce moment-là, MM. Haliburton, Whittaker et Gleave n'étaient pas membres de ce Comité. J'ai remarqué que M. Whittaker était maintenant membre de ce Comité et je lui ai donné la parole.

M. Campbell a siégé ici toute la journée. Il est membre de ce Comité et il a eu la parole le premier. M. Gleave est maintenant le dernier, et je suis désolé d'avoir à dire qu'il sera le dernier de ce premier tour à qui je donnerai la parole.

Le second tour est très court, et je veux assurer à toutes ces nouvelles têtes du Comité qu'elles auront la parole après le deuxième tour. Je vais également être très sévère en ce qui concerne ce temps de parole. Pas une personne ne dépassera la limite fixée par le président.

Ceci étant dit, je donne la parole à M. Gleave. Je vous recommande d'être bref, monsieur Gleave, car j'ai beaucoup trop de membres qui veulent poser des questions aux représentants du CN.

M. Gleave: Monsieur le président, je voudrais poser des questions aux témoins concernant la vente de l'Hôte! Bessborough à Saskatoon. J'ai les chiffres devant les yeux. La valeur moyenne nette est de $4,325,154, la valeur nette de la construction est de $2,341,074.

J'ai déjà posé cette question, et je vais vous la reposer. Pour combien avez-vous revendu cet hôtel?

M. MacMillan: Je me ferai un plaisir de réoondre à presque toutes les questions concernant l'Hôtel Bessborough, sauf celle-ci. Laissez-moi m'expliquer. Si nous voulons sauvegarder le caractère confidentiel de cette transaction, ce n'est pas tant du point de vue de la compagnie, du chemin de fer, mais du point de vue de l'autre partie de cette transaction. Nous avons toujours eu pour règle de protéger la confidence de l'autre partie à la transaction car nous ne savons pas quelles implications peuvent être entraînées si nous en faisons une divulgation publique.

[*Texte*]

I am quite prepared to tell you, after the session, what the sale was. It is not that. We are not trying to hide it. But we are trying to preserve our ability to do business with outsiders without the details of the transaction being divulged publicly. In any normal transaction, of course, the parties to it seldom disclose what the final details were. I can say this to you, that we did not recover the book value.

Mr. Gleave: Are you telling this Committee that the hotel was sold for less than the constructed net book value which stands at $2,341,744?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Gleave: I did not initiate this idea of asking questions. There are people in Saskatoon. There are individuals, and there are also groups, who feel that they have a right to know, since this is owned by the public. They feel they have a right to know how their money is being recovered. I must say I share it when on this bill there is an item of $5,679,000 for hotels. We as responsible members of the House of Commons,and those who are on this Committee, are going to be asked to vote for certain moneys. We are going to be asked to vote certain moneys to do certain things. May I ask further were bids called for?

Mr. MacMillan: No, they were not. The reason they were not was that we have in this hotel about 250 employees, all of whom would be made very uneasy by that. Also, if we had publicly invited bids, I think the public of Saskatoon would have been uneasy about it.

Mr. Gleave: I can assure you that your surmises are very well-founded. They would have objected very strenuously, Mr. Chairman. I say to the Chairman of the CNR that the people of Saskatoon would have objected strenuously if they had known you were about to sell that hotel.

Mr. MacMillan: What we did was to investigate the market as best we were able without withdrawing those considerations. The purchasers, as we understand it, are well known in Saskatoon; thy are responsible people and their obligation is to continue to operate the hotel within the requirements of the Saskatoon environment, and it seemed to the management of the company and the board of directors that this was the proper disposition.

Justification of the sale? I can give you a little more information. I have forgotten what all was on that statement from which you obtained those figures but the Bessborough, of course, was not profitable, and had not been profitable for a very long period of time. It had reached the point where, in spite of everything that we had done— and we had done our best to improve its appearance, to sell it, to put management in there which was very aggressive and I think quite effective—there was still a loss.

These are the loss figures for the last three years: in 1972, we lost $396,000-odd; in 1971, $417,600; in 1970, $505,501. As a consequence, we decided that it ought to be dealt with. We had it examined twice by firms of consultants and in both instances they advised us to dispose of it.

[*Interprétation*]

Je suis disposé à vous dire après la réunion quel a été le chiffre. Ce n'est pas cela. Nous n'essayons pas de le cacher. Nous essayons de préserver notre possibilité de traiter avec les gens de l'extérieur sans que les détails de la transaction soient divulgués publiquement. Dans toute transaction ordinaire, naturellement, les parties divulguent rarement quels ont été les détails définitifs. Je peux vous dire que nous n'avons pas recouvré la valeur comptable.

M. Gleave: Voulez-vous nous dire que cet hôtel a été vendu à un prix inférieur à celui de la valeur comptable nette de construction qui s'élève à $2,341,744?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Gleave: Ce n'est pas moi qui suis à l'origine de ces questions. Ce sont des gens de Saskatoon. Il y a des particuliers et également des groupes qui estiment qu'ils ont le droit de savoir dans la mesure où cela appartient au public. Ils estiment qu'ils ont le droit de savoir comment on a récupéré leur argent. Je dois dire que je suis d'accord avec eux quand dans ce projet de loi je vois qu'on consacre $5,679,000 aux hôtels. En tant que député responsable de la Chambre des communes, et que membres de ce Comité on va nous demander d'adopter certains crédits. On va nous demander d'adopter certains crédits pour faire certaines choses. Puis-je au moins vous demander si on a fait des appels d'offre?

M. MacMillan: Non, il n'y en a pas eu. S'il n'y en a pas eu c'est que nous avons dans cet hôtel environ 250 employés qui n'auraient pas beaucoup aimé cela. Également, si nous avions demandé publiquement des offres, je pense que la population de Saskatoon ne l'aurait pas beaucoup apprécié.

M. Gleave: Je puis vous assuer que vos soupçons sont bien fondés. Ils s'y seraient opposés violemment, monsieur le président. Je réponds au président de la compagnie du National que les habitants de Saskatoon se seraient opposés fermement à la vente de l'hôtel.

M. MacMillan: Nous avons étudié le marché du mieux que nous avons pu, sans en venir à ces conclusions. Les acheteurs, si je comprends bien, sont bien connus à Saskatoon. Il s'agit de gens responsables qui ont pour obligation d'exploiter l'hôtel conformément aux exigences locales. Pour la direction de la compagnie et le conseil d'administration, c'était la meilleure solution.

Quelle est la justification de cette vente? Je peux vous donner quelques renseignements J'ai oublié ce que contenait exactement le document où vous avez obtenu des chiffres, mais le Bessborough n'était pas rentable, il ne l'était plus depuis des années. Il en était rendu au point qu'il fallait le vendre en dépit de tout ce que nous avions fait, et nous avions fait tout ce qui était possible pour améliorer son apparence: nous avons mis en place une direction très dynamique et très efficace et pourtant nous avions toujours des pertes.

Pour les trois dernières années, ces pertes étaient, en 1972, de 396,000 dollars, en 1971, de 417,6000 et en 1970 de 515,501. Nous avons donc décidé de faire quelque chose. Nous avons demandé à des sociétés d'experts-conseil d'étudier la question à deux reprises et chaque fois on nous a conseillé de s'en débarrasser.

[*Text*]

Mr. Gleave: I thank the Chairman for the information. The reason I brought the matter up was that I think that the Committee and members of Parliament responsible for voting this money should know the price at which property is bought and sold. That is the reason I asked the question.

If the CNR, in its wisdom, decides to sell the hotel, I suppose we are in the same position as Mr. Whittaker is with his trucks; if the trucks are sold, he cannot move his apples; and if the hotel is sold, somebody else is going to run it.

Mr. Chairman, is the though being left here with the Committee by the Chairman of the CNR that there is something in the contract whereby these people who bought the hotel must continue to run it? Can they not sell it next month if they want to, or close it down or turn it into a rest home? You left the implication that these people had some responsibility to the city of Saskatoon; but is there anything in the contract which is binding on them? Are they not free to handle the hotel and do what they wish? They bought it.

Mr. MacMillan: I think they are committed to operating it.

Mr. Gleave: Are they committed? Is it in the contract that they are committed to operate it? If so, for how long?

Mr. MacMillan: That is my understanding. I cannot give you the details but I can check that.

Mr. Gleave: I wish you would; and I would like to know for how long they are committed to operate it as a hotel, and in what manner, if that can be ascertained.

Can I ask one further question on another matter, Mr. Chairman?

The Chairman: Briefly.

Mr. Gleave: We are like Mr. Whittaker with the apples, only our problem is wheat and barley and oil seeds. There are large areas of Saskatchewan from which we cannot get those out, either.

Until this year, we had established a block system for moving grain which I am sure your officials are very familiar with.

Mr. MacMillan: So am I.

• 2100

Mr. Gleave: And this block system was working, I would say, reasonably well. I thought we had finally got to the point where we were co-ordinating quotas and boxcars, and I thought we had a system that would work. Now this year that block system is as full of holes as a sieve.

I want to know from you people, did the Wheat Board issue quotas larger in terms of space and boxcars than you committed yourselves to? There is a committee there in Winnipeg that is supposed to be working this out. Did the Canadian Wheat Board exceed the commitments that you gave it and the CPR gave it to move grain? Or was it the other way around?

Did you people make commitments and then not keep them up? They issued a five-bushel quota right smack out of the box. What happened here? Did they exceed the commitments you gave, or was it the other way around?

[*Interpretation*]

M. Gleave: Je remercie le président pour ces renseignements. Si j'ai soulevé cette question c'est parce que le comité et les députés sont responsables des crédits votés à ce sujet et, à mon avis, ils devraient connaître le prix de vente de la propriété.

Si la société du National décide de vendre l'hôtel, je suppose que nous sommes dans la même situation que M. Whittaker avec ses camions: si les camions sont vendus, il ne peut pas transporter ses pommes. Et si l'hôtel est vendu, quelqu'un d'autre doit l'exploiter.

Monsieur le président, le président du CN prétend-il que dans le contrat quelque chose lie les acheteurs de l'hôtel et les force à continuer l'exploitation? Ne peuvent-ils pas le vendre le mois prochain s'ils le veulent ou le fermer ou encore le transformer en maison de repos? Vous avez laissé entendre que ces personnes ont une responsabilité vis-à-vis de la ville de Saskatoon mais y a-t-il quelque chose dans le contrat qui les lie à ce point? Ne sont-ils pas libres de disposer de l'hôtel comme bon leur semble? Ils l'ont acheté.

M. MacMillan: Je pense qu'ils se sont engagés à l'exploiter.

M. Gleave: Ont-ils cette obligation? Est-ce écrit dans le contrat? Dans l'affirmative, pour combien de temps?

M. MacMillan: C'est ce que j'ai compris, je ne veux pas vous donner de détail mais je peux vérifier.

M. Gleave: J'aimerais bien que vous le fassiez et j'aimerais savoir pour combien de temps les acheteurs sont engagés à exploiter cet hôtel et de quelle façon ils doivent le faire pour pouvoir le vérifier.

Puis-je poser une autre question sur un autre sujet, monsieur le président?

Le président: Brièvement.

M. Gleave: Nous sommes comme M. Whittaker et ses pommes, seulement notre problème c'est le blé et l'orge et les graines oléagineuses. Il y a en Saskatchewan des régions étendues d'où ces produits ne peuvent sortir.

Jusqu'à cette année, nous avions adopté le système «bloc» pour le transport du grain et je suis certain que vos représentants le connaissent bien.

M. MacMillan: Moi aussi.

M. Gleave: Je dois dire que ce système fonctionnait assez bien. Je pensais que nous en étions finalement arrivés à la coordination entre les contingents et le nombre de wagons couverts, et je pensais que notre système fonctionnait. Pour cette année, ce sytème est aussi percé qu'un tamis.

Je veux que vous me disiez si la Commission canadienne du blé a autorisé des contigents dépassant en termes de quantité et de wagons couverts ce que vous vous étiez engagés à fournir. Il y a un Comité à Winnipeg qui est censé y travailler. La Commission canadienne du blé a-t-elle outrepassé les engagements que vous lui aviez donnés et que le CP lui avait donnés pour transporter le grain? Ou bien est-ce l'inverse qui s'est produit?

Avez-vous pris des engagements et ensuite ne les avez-vous pas tenus? Le contigent était de cinq boisseaux. Que s'est-il passé? La Commission a-t-elle été au-delà de vos engagements ou est-ce l'inverse qui s'est passé?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: It is a combination. There have been many changes. During the late spring and early summer the movement was quite low, as you may remember. Then at the turn of the crop year it increased. At that time our obligations were well within our capability to handle them, and we did handle them. They have been varied since that time. At this moment we are a little behind in our commitments. So are our competitors, but no much in terms of the reality.

If you are interested, I will tell you. We have moved 51,000 cars in this crop year, and the Canadian Pacific movements in that same period of time—this is as of November 17, 1973. Our actual loads to that point in time are 50,087 cars since August 1, 1973. Canadian Pacific loads in the same period are 43,076. We are about 1,500 cars off the Wheat Board's target as of then. Canadian Pacific is roughly 1,000 cars off its commitment. At the moment we have the largest share of the movement.

Mr. Gleave: You are saying that you did agree to move the amount of grain that would keep up with the quotas the Wheat Board set.

Mr. MacMillan: No, we do not actually get to that. They set the quotas.

Mr. Gleave: I thought there was a consultation period?

Mr. MacMillan: Yes, there is. We do our level best to meet them. Historically the CNR has always met them, and this one we will meet, unless they jack it up on us at the last minute.

Mr. Gleave: If they are jacking it up on you, I would like to know. I do not get any pleasure in the country out of hammering the CNR or the CPR if it is not their thing. If the Wheat Board is going past the commitments you give them and the commitments you should be able to keep, then as a member of this committee I would like to know.

The Chairman: Thank you, Mr. Gleave. I am running into trouble. I should go into the second round of questioning. I have a note from Mr. McGrath who says that a Newfoundland member was here all afternoon and never got on.

An hon. Member: Who was he?

The Chairman: He refers to Mr. Marshall. He is quite correct. He was, and I did have him on the list, but when I came to recognize him he was not here. Mr. McGrath feels that Newfoundland should get some questions.

If the Committee agrees, Mr. McGrath, the Chair will give you about three minutes, if you are quick, right now. Then we are going into the second round.

I see some nods of approval. You have about three minutes, and I am going to be heavy on the hammer.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, this is a very serious matter.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est une combinaison des deux. Il y a eu de nombreux changements. Vers la fin du printemps et au début de l'été les activités étaient très réduites, comme vous pouvez vous en souvenir. Puis, à fin de la compagne agricole, elles ont augmenté. A cette époque, nous étions à la hauteur de nos obligations et nous les avons remplies. Il y a eu des variations depuis ce moment-là. A l'heure actuelle, nous avons un peu de retard dans nos engagements. Nos concurrents en ont également, mais pas tellemnt en réalités.

Si cela vous intéresse, je vais vous le dire. Nous avons avec le Canadien Pacifique envoyé 51,000 wagons pour cette année agricole, au 17 novembre 1973. Nos chargements représentent à l'heure actuelle 50,087 wagons depuis le 1er août 1973. Les chiffres du Canadien Pacifique pour cette même période sont de 43,076 wagons. Nous sommes à 1,500 wagons de l'objectif qu'avait depuis lors la Commission canadienne du blé. Le Canadien Pacifique est a environ 1,000 wagons de ses engagements. A l'heure actuelle, nous assumons la plus grande partie de ce transport.

M. Gleave: Vous dites que vous avez accepté de transporter la quantité de grain qui correspondrait aux contingents fixés par la Commission canadienne du blé.

M. MacMillan: Non, cela ne va pas jusque là. Elle fixe les contingents.

M. Gleave: Je pensais qu'il y avait une période de consultation?

M. MacMillan: Oui, il y en a une. Nous faisons de notre mieux pour satisfaire ses demandes. Le passé montre que le CN a toujours satisfait ses demandes, et une fois de plus c'est ce qui se passera, à moins qu'elle nous mette tout sur le dos à la dernière minute.

M. Gleave: Si elle le fait, j'aimerais le savoir. Je n'ai aucun plaisir à étriller le CN ou le CP si ce n'est pas de leur faute. Si la Commission canadienne du blé dépasse les engagements que vous lui donnez et les engagements que vous devriez être à même de tenir; alors, en tant que membre de ce Comité, j'aimerais le savoir.

Le président: Je vous remercie, monsieur Gleave. Je suis en difficulté. Je devrais passer au deuxième tour de questions. J'ai ici une note de M. McGrath qui me dit qu'un député de Terre-Neuve a été ici tout l'après-midi sans pouvoir prendre la parole.

Une voix: Et qui est-il?

Le président: Il parle de M. Marshall. Il a tout à fait raison. Il y était et je l'ai sur ma liste, mais lorsque j'ai voulu lui donner la parole, il n'était pas là. M. McGrath estime que Terre-Neuve devrait pouvoir poser des questions.

Si le Comité est d'accod, monsieur McGrath, nous allons vous donner environ trois minutes, si vous voulez bien être très rapide, immédiatement. Ensuite, nous passerons au deuxième tour.

Je peux voir quelques signes d'approbation. Vous avez environ trois minutes et mon maillet ne faillira pas.

M. McGrath: Monsieur le président, il s'agit d'une question très grave.

[*Text*]

• 2105

On September 20, Mr. MacMillan, the Minister announced that the backlog of cars in North Sydney, Nova Scotia, destined for Newfoundland, as a consequence of the strike would be cleared up in two weeks. That was on September 20. At that time I think there was a backlog of between 600 and 700 cars. This was, and still is, creating shortages in the one province. Our information today is that there are still 411 cars backed up in Sydney or on the Moncton-Sydney pipeline. As a consequence of this, I am advised that there are shortages of building materials, shortages of durable goods, merchants cannot meet their sales commitments. I am not sure what the northern supply situation is, but what I should like to know from you, sir, is when we can expect the situation to be back to normal? We were told on September 20 that it would be within two weeks. We are now well into the end of the year, and we still have over 400 cars backed up.

Mr. MacMillan: I am quite familiar with this problem. You probably well know that we have, not only the ships under our management, but a substantial number of additional ships on charter trying to break the backlog. The normal carry over in Sydney at this time of the year is something like 150 cars; that is on a daily basis, because that is our capability. We are behind the eight ball now for about 250 cars. That figure corresponds with what I have. We have 11 ships working in this service at the moment. In addition to that, we have two others working on charter breaking bulk, working from Halifax directly to St. John's. Halifax being on strike, basically we are loading these vessels at the moment at Mulgrave. We have eight other ships in the coastal service, and nineteen other charters in the Newfoundland-Labrador service.

One problem is that we have so much rolling stock on the Newfoundland railway at the moment that we are having difficulty moving it. There has been an enormous movement to and from Newfoundland. We are doing our best, and I anticipate that we will cure this problem. I do not like to say next week, but within the next couple of weeks.

Mr. McGrath: May I ask what you are doing to clear up or to alleviate the shortages that have been created as a consequence of the backlog? I am thinking now particularly of strategic shortages of building materials and back orders, some of them going considerably back, of durable goods. Is there any effort on the part of the CN to give some priority?

Mr. MacMillan: Oh, yes, we do. We do certainly. Perishable traffic, for example, is moved on a current basis.

Mr. McGrath: I realize that. It has to be given priority. But what I am asking is, are you giving any priority to people who have orders of long standing that have been backed up; I am thinking now of building materials and durables?

Mr. MacMillan: We will give priority to anybody who asks for it and be delighted to do so. Some of this traffic is not urgently needed. Inevitably there is some of that in the 450 cars that we have. But some cars are urgently needed and, if we know that we will expediate.

[*Interpretation*]

Le 20 septembre, monsieur MacMillan, le ministre a annoncé que le retard de wagons à Nord Sydney, en Nouvelle-Écosse, à destination de Terre-Neive, à la suite de la grève, serait rattrapé en deux semaines. C'était le 20 septembre. A cette époque, il manquait environ 600 à 700 wagons. Cela provoquait et cela provoque toujours des pénuries dans la province. On nous dit aujourd'hui qu'il y a encore 411 wagons qui se trouvent à Sydney ou sur le pipe-line Moncton-Sydney. On me dit qu'en conséquence, il y a une pénurie de matériaux de construction, une pénurie de produits durables, que les marchands ne peuvent satisfaire leurs engagements commerciaux. Je ne sais où en est la situation dans le nord, mais j'aimerais savoir, monsieur, quand nous pouvons espérer un retour à la normale. On nous a dit le 20 septembre que c'était l'affaire de deux semaines. Nous arrivons à la fin de l'année, et il nous manque toujours 400 wagons.

M. MacMillan: Je connais très bien ce problème. Vous savez probablement que nous avons non seulement la gestion des bateaux, mais également la gestion d'un certain nombre de bateaux supplémentaires nolisés pour essayer de rattraper le retard. En temps normal, à Sydney, à cette époque de l'année, il suffit d'environ 150 wagons; c'est le nombre quotidien correspondant à nos possibilités. A l'heure actuelle, nous avons un retard d'environ 250 wagons. Ce chiffre correspond avec ce que j'ai. A l'heure actuelle, nous avons 11 bateaux assurant ce service. De plus, nous en avons deux autres nolisés qui assurent un service direct de Halifax à Saint-Jean. Halifax étant en grève, nous chargeons ces bâtiments à l'heure actuelle à Mulgrave. Nous avons huit autres bâtiments assurant le service côtier, et dix-neuf autres nolisés assurant le service Terre-Neuve-Labrador.

Nous avons tellement de matériel roulant sur le chemin de fer de Terre-Neuve à l'heure actuelle que cela nous pose des problèmes pour le faire déplacer. Le trafic en direction et en provenance de Terre-Neuve a été énorme. Nous faisons de notre mieux, et je pense que nous résoudrons ce problème. Je n'aime pas m'avancer et dire la semaine prochaine, mais peut-être à la fin des deux prochaines semaines.

M. McGrath: Puis-je vous demander ce que vous avez l'intention de faire pour pallier les pénuries qui ont été provoquées à la suite de ce blocage? Je pense en particulier aux pénuries d'une importance stratégique de matériaux de construction, aux commandes en retard, certaines remontant à très loin, de produits durables. Le CN fait-il un effort pour accorder à ceux-là une certaine priorité?

M. MacMillan: Oui, bien entendu. Nous le faisons, assurément, par exemple, pour les denrées périssables.

M. McGrath: Je comprends. Cela doit avoir la priorité. Mais ce que je voulais savoir, c'est si vous donnez la priorité à ces personnes qui ont fait des commandes depuis longtemps et dont les commandes ont été bloquées, et je pense en particulier aux matériaux de construction et aux produits durables.

M. MacMillan: Nous accorderons la priorité à toute personne nous la demandant et nous serons heureux de le faire. Pour certains de ces produits, le besoin n'est pas urgent. Inévitablement, certains de ces produits sont dans ces 450 wagons. Certains de ces wagons représentent un besoin urgent et si nous le savons, nous irons le plus vite possible.

[*Texte*]

Mr. McGrath: Briefly, sir, can you give the Committee an undertaking that the system will be back to normal before the end of this year?

The Chairman: Christmas is a bad time for getting anything back to normal.

Mr. McGrath: That is a very important point.

Mr. MacMillan: We are quite prepared to give that undertaking, subject to weather. If we got ourselves a bad stretch of weather we could not say it.

The Chairman: I am going to start to check around: Mr. MacKay is the first one I have on my list, Mr. Guay, Mr. McRae, Mr. Loiselle. I am going to limit you to five minutes, or less—if I can get away with it.

Mr. MacKay, if you have a question . . .

• 2110

An hon. Member: Three minutes.

The Chairman: Three minutes, all right, if I can get away with it. I tried Mr. McGrath in three minutes and I did not get away with it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if you recall shortly before 5.30 p.m., when I was through with the first round I asked to be put down for the second round.

The Chairman: I gave you 16 minutes this afternoon, Mr. Benjamin, and I did that generously because I knew there was no hope of your getting on this evening.

Mr. MacKay, go ahead.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I had better be very quick. Mr. MacMillan, I am interested in knowing what the CN is doing about electrification of its lines.

Mr. MacMillan: At this point, we are not really doing anything about it.

Mr. MacKay: You are not doing anything about it?

Mr. MacMillan: No. We are not doing anything about it because we do not have locations on the railway where through electrification, taking into account the capital expenditure involved and the operating expenses, we would foresee cheaper transportation.

Mr. MacKay: Mr. MacMillan, in Russia, for example, as you undoubtedly know a country even vaster than Canada with similar climatic conditions, the electrification program is proceeding at roughly 1,000 miles a year. I am very curious why in a country like Russia, which is so similar in many ways to Canada, they are doing so much to the point where I believe they have about 25 per cent of their entire track miles electrified and why the CN, as you say, has not been doing anything about it.

Mr. MacMillan: I do not know what segment of the Russian system you have particularly in mind but electrification is the intelligent route to follow if there is sufficient traffic density to warrant the capital expenditure involved in the electrification installation. That is one point.

The other point is that there are many segments of the railways in the world where there are grades and curves so heavy that they have to add diesel power in multiple units at the front end of the train, drone units in the middle of the train, or two or three places in the train, and more pushers. We have a very favourable grade. For example, through the Rocky Mountains, one has no more hill, in fact, than many parts of the system in Eastern Canada. As a

[*Interprétation*]

M. McGrath: Brièvement, monsieur, pouvez-vous promettre au Comité que tout sera de retour à la normale avant la fin de cette année?

Le président: Noël est une mauvaise période pour un retour à la normale.

M. McGrath: C'est très important.

M. MacMillan: Nous sommes tout disposés à faire cette promesse sous réserve du temps. Si nous connaissons une période de mauvais temps, nous ne pouvons pas promettre.

Le président: Je vais commencer à vérifier: M. MacKay est le premier à figurer sur ma liste; M. Guay, M. McRae, M. Loiselle. Je vais vous limiter à cinq minutes, ou moins, si vous m'en laissez le loisir.

Monsieur MacKay, si vous avez une question. . .

Une voix: Trois minutes.

Le président: Trois minutes, très bien, si je puis m'en tirer. J'ai essayé M. McGrath en trois minutes et je n'ai pu réussir.

M. Benjamin: Monsieur le président, si vous vous souvenez bien que très peu avant 17 h 30, quand j'ai eu fini le premier tour, je vous ai demandé de m'inscrire pour le second tour.

Le président: Je vous ai accordé 16 minutes cet après-midi, monsieur Benjamin, et je l'ai fait généreusement parce que je savais qu'il n'y avait pas d'espoir que vous soyez présent ce soir.

Monsieur MacKay, continuez.

M. MacKay: Monsieur le président, je suis mieux de me presser. Monsieur MacMillan, je suis intéressé de savoir ce que fait le CN pour l'électrification de ces lignes.

M. MacMillan: A ce moment nous ne faisons vraiment rien.

M. MacKay: Vous ne faites rien?

M. MacMillan: Non. Nous ne faisons rien parce que nous n'avons pas d'endroit le long de la voie ferrée où nous pensons que l'électrification, vu les dépenses d'établissement et d'exploitation que cela suppose, pourrait réduire le coût du transport.

M. MacKay: Monsieur MacMillan, en Russie, par exemple, comme vous le savez sans doute, un pays beaucoup plus vaste que le Canada et dont les conditions atmosphériques sont les mêmes, le programme d'électrification se poursuit à une allure de 1,000 milles par année. Je suis curieux de savoir pourquoi dans un pays comme la Russie, où les conditions sont si semblables à celles qui règnent au Canada, on fait tant sur ce point, de façon de près de 25 p. 100 de toutes les voies sont électrifiées et pourquoi le CN ne fait rien à ce propos.

M. MacMillan: Je ne sais pas quelle partie du réseau en Russie vous avez à l'esprit, mais l'électrification est la chose logique à faire s'il y a une circulation assez dense pour justiifer les dépenses d'établissement que cela impose. Et de un.

Un autre point, c'est que nombre de segments ferroviaires dans le monde passent par des pentes et des courbes si brusques qu'il faut ajouter du pouvoir diesel par multiple unité en avant et en arrière du train, des unités parasites au milieu, ou deux ou trois places dans la rame et des machines de renfort en queue de rame. Nous avons une pente très douce par exemple dans les Rocheuses, sans plus de montées que dans bien des parties du réseau de l'Est du

[*Text*]

consequence, we can go through there with tonnage trains with relatively little motor power.

Mr. MacKay: Surely, Mr. MacMillan,—again, I do not wish to argue with you, sir—on parts of our railway system in Canada, particularly between major cities, there would be no problem as far as traffic density justification is concerned.

I realize my time is very limited but I think you or one of your officials made the comment, gratuitously or otherwise, that you thought maybe there was something to be said for taking the roadbed away from the jurisdiction of the CNR and putting it in the same classification as airports are under the DOT. Could you just comment very briefly on that?

Mr. MacMillan: I made that comment this morning when I was talking about the difference in the expense burden of the various modes of transportation. This was suggested, I think, at the Western Economic Conference.

Mr. MacKay: How do you feel about it?

Mr. MacMillan: From the point of view of the railways, I think that is a fine idea.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay has informed me that he is trading with Mr. Loiselle. If they are prepared to trade, the Chair will agree.

Mr. Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, je veux revenir au point que j'ai discuté cet après-midi avec M. MacMillan. Je comprends qu'il est le président du CN mais je n'aime pas le fait qu'il ait tourné l'aiguillage et qu'il m'ait mis sur la voie d'évitement pour un mois pour éviter de me donner tout de suite des renseignements sur la transaction de voies de chemins de fer dans la ville de Montréal, une transaction qui a été faite avec la Cité de Montréal. Lorsque, après le souper, j'ai parlé à une des personnes qui s'informaient de la transaction depuis longtemps, à Montréal, lui savait déjà à peu près le montant payé et les autres détails de cette transaction. Il m'a dit qu'il n'y a qu'à prendre le *Star*, que tout y est.

Si moi comme député fédéral, membre du Comité des transports, je questionne le président du Canadien National sur une transaction qui s'est faite dernièrement, on me met sur la voie d'évitement pour un mois alors que tout est dans le *Star* ce soir sous le titre.

Mr. Loiselle:

Votes Funds to Buy Rail Yards

$11,997,000. Je suis là à questionner cherchant à savoir ce qui se passe dans une transaction parce que des citoyens du comté le demandent, pas simplement pour mes propres besoins. Et les gens de Montréal m'appellent pour me dire: «Bien, tu n'as qu'à lire les informations, c'est dans le *Montreal Star* de ce soir». Je comprends que le président veut respecter l'autonomie de son conseil d'administration, mais je pense bien qu'il doit y avoir certaines limites concernant les informations que l'on doit avoir ou peut-être y a-t-il eu une entente avec les personnes avec qui il fait des transactions? Je comprends que dans le cas d'autres transactions, le président ne veut pas mentionner les montants payés, afin de ne causer aucune frustration, parce que cela implique des gens de l'extérieur. Mais dans ce cas-là, ce sont des questions que j'ai posées simplement

[*Interpretation*]

Canada. Nous pouvons y circuler avec très peu de pouvoir supplémentaire.

M. MacKay: Assurément, monsieur MacMillan (encore une fois je ne veux pas discuter avec vous, monsieur), sur certaines parties de notre réseau national, surtout entre grandes villes, il n'y aurait pas de problème concernant la densité du traffic pour le justifier.

Je me rends compte que j'ai peu de temps à ma disposition, mais il me semble que vous-même ou quelqu'un de vos hauts fonctionnaires a observé, gratuitement ou autrement, que vous pensiez qu'il y aurait peut-être quelque chose à dire au sujet de l'enlèvement des voies de la juridiction du CN pour les placer dans la même catégorie que les aéroports sous la tutelle de DOT. Pourriez-vous faire un bref commentaire à ce sujet?

M. MacMillan: Je l'ai fait ce matin lorsque j'ai parlé de la différence du fardeau des dépenses suivant les divers modes de transport. On l'a proposé me semble-t-il à la Conférence économique occidentale.

M. MacKay: Quel est votre sentiment?

M. MacMillan: Du point de vue des sociétés ferroviaires, l'idée me semble bonne.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay m'informe qu'il cède son tour à monsieur Loiselle. Si vous êtes prêts à accepter, le président est d'accord.

Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I would lime to come back on what I discussed with Mr. MacMillan this afternoon. I understand that he is President of the CN, but I do not appreciate the fact that he changed the signals and put me on a sideline for a month in order to evade providing some information on operations of railways in the City of Montreal, in respect to negotiations with the City of Montreal. When I spoke after dinner with people who were asking about the operation for quite some time in Montreal, he already knew the details of the amount paid for this operation. He told me all I had to do to find out was read the *Star*.

If, as a federal member and a member of the Transport Committee, I have questions to the President of the CN on recent operations, I am geared to the sideline for a month while everything appears in the *Star* under the title:

Mr. Loiselle:

Votes Funds to Buy Rail Yards

I am asking you what takes place in such a transaction because my constituents are interested in knowing it. People from Montreal call me to say that I can find the news in that evening's Montreal *Star*. I understand that the President is desirous of respecting the freedom of action of his board of directors but I do think that there should be certain limits on the information available. It may well be that there is some sort of agreement with the people with whom the transaction takes place. I can understand that the President is not willing to give the funds paid for other transactions so as not to annoy people from the outside who are involved in it. But in this particular case, these are questions which I asked this afternoon; I took the President's word when he told me it was not yet official, that it did not come before the board of directors

[*Texte*]

cet après-midi; j'ai pris la parole du président lorsqu'il m'a dit que ce n'est pas officiel encore, cela n'est pas passé au bureau des directeurs du National Canadien, alors que c'est dans le *Montreal Star* de ce soir. Toute la transaction est là.

On y parle de l'espace de Saint-Jacques ou Notre-Dame, de Windsor à Atwater et la partie qui va être réclamée du gouvernement provincial. Je voudrais savoir où sont les privilèges, où sont les devoirs du député qui siège à un comité quand il questionne un témoin?

J'espère, monsieur le président, que M. MacMillan comprend la situation dans laquelle je suis.

Mr. MacMillan: I certainly understand your situation: I hope you understand mine. I do not know the details of that and I will probably have difficulties with my board of directors at the next meeting because they do not know the details of it either.

The transaction has not been formally approved by the railway and I have learned that the plan was to submit it to the December meeting of the board of directors. What will arise now is the suggestion that we have advanced the transaction to conclusion without the formalities of taking it to the board. You have to accept my word for this.

Mr. Loiselle: Yes, I accept your word; but, on the other hand, you have to accept our position, too. You told me this afternoon that there was nothing definite—that nothing was final for a month.

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Loiselle: Now, the city council of the city of Montreal voted $11 million last night for the purchase of that piece of land. They also say here that, in 1974, they will acquire some other land belonging to the CNR and the CPR in the east end of the city of Montreal. They give different points of the understanding of the sale there.

You will agree that it is a little frustrating for a member of Parliament who has been trying to get some information for citizens in his riding and cannot get it, who is sidetracked for a month, and now a guy in Montreal, sitting in his kitchen, opens the *Montreal Star* and reads all about the deal. Maybe not every part of it, but it says that the sale is made and that the City of Montreal is paying $11 million for that.

Mr. MacMillan: Just a minute. I do hope you remember that I told you I would tell you all about it as soon as it had been approved by the railway.

Mr. Loiselle: Yes, and I was satisfied with that this afternoon; but the word was not supposed to be final yet. But something should be final somewhere if the City of Montreal has decided to vote $11 million for it.

Mr. MacMillan: Well, I cannot explain the actions of the City of Montreal. All I can tell you, as I told you before, this morning, is that the transaction has not been finally approved by the railway. I would not like to leave the impression that we are about to reject it but I have not seen the documents. They have not been submitted to the board of directors.

[*Interprétation*]

of the Canadian National even though it is in this evening's Montreal *Star*. The entire transaction is described there.

It has said that the area from Saint-James or Notre Dame to Windsor and Atwater will be claimed from the federal government, and that a part will be claimed for the provincial government. I would like to know what rights the member of a committee has when questioning a witness.

I hope, Mr. Chairman, that Mr. MacMillan understands the situation in which I find myself.

M. MacMillan: Je comprends très bien votre situation: j'espère que vous comprenez la mienne. Je ne suis pas au courant des détails et j'aurai probablement des difficultés avec mon conseil d'administration à la prochaine réunion parce qu'ils ne connaissent pas non plus ces détails.

La transaction n'a pas reçu l'approbation officielle du chemin de fer et j'ai appris que l'intention était de la soumettre à la réunion du conseil qui aura lieu en décembre. Maintenant il existe l'implication que cette transaction a été conclue sans passer par la soumission de rigueur au conseil. Il faudra que vous acceptiez cela sur parole.

M. Loiselle: Oui, je l'accepte; mais il faut aussi que vous acceptiez notre attitude. Vous m'avez dit cet après-midi qu'il n'y aurait pas de décision définitive avant un mois

M. MacMillan: C'est exact.

M. Loiselle: Maintenant le conseil municipal de la ville de Montréal a alloué 11 millions de dollars hier soir à l'achat de ce terrain. Je lis aussi que, en 1974, la ville obtiendra d'autres terrains qui appartiennent au CN et au CP dans l'est de Montréal. Dans le journal, ils expliquent différents articles de cette entente.

Vous comprendrez la frustration que ressent un député qui essaie vainement depuis un mois d'obtenir des renseignements pour des résidents de sa circonscription, qui a été mis sur une voie d'évitement pendant tout ce temps, et qui apprend un beau jour tous les détails de cette transaction dans le journal. Peut-être que tous les détails n'y sont pas, mais on parle de la vente des terrains et de l'offre de 11 millions de dollars faite par la Ville de Montréal.

M. MacMillan: Une minute s'il vous plaît. J'espère bien que vous vous souvenez que je vous ai promis les détails aussitôt que la vente aurait été approuvée par le chemin de fer.

M. Loiselle: Oui, cette réponse m'avait satisfait cet après-midi; mais à ce moment-là, il ne s'aggissait pas d'une vente définitive. Il y a dû y avoir une décision définitive si la Ville de Montréal a décidé d'allouer 11 millions de dollars à cette fin.

M. MacMillan: Eh bien, je ne puis pas vous expliquer les mesures prises par la Ville de Montréal. Tout ce que je puis vous dire, comme je l'ai dit ce matin, c'est que la transaction n'a pas reçu l'approbation finale du chemin de fer. Je ne voudrais pas donner l'impression que nous allons la rejeter mais je n'ai pas vu les documents. Ils n'ont pas été soumis au conseil d'administration.

[*Text*]

Mr. Loiselle: I hope the City of Montreal has seen those documents in order to order the council to vote $11 million.

Mr. MacMillan: There is no question about it but that they have seen it. The documents undoubtedly were drawn up jointly by their legal advisers and the railway's legal advisers.

Mr. Loiselle: Well, how can you explain to me now that the City of Montreal can accept that they are buying that piece of land if you have not even decided to sell it yet?

An hon. Member: Somebody had to make an offer. Who made the offer?

Mr. Loiselle: Do you understand? Is the understanding made?

Mr. MacMillan: Mr. Loiselle . . .

Mr. Loiselle: I could not get any information. I took your word this afternoon, hoping that it would be clear for a month. Now, it is a guy from Montreal that tells me. I thought I would just tell him what you told me this afternoon; and he said, "I know more than you. Read the *Montreal Star* tonight". And he said he had all the information on the sale.

• 2120

Mr. MacMillan: He knows more than I do.

Mr. Loiselle: It is frustrating.

Mr. MacMillan: It is frustrating for me too.

The Chairman: Mr. Loiselle, most members of the Committee will agree that being a member of Parliament is a very frustrating job and I would imagine running a Crown Corporation is a very frustrating job as well. Having explained that fully, I think we should move on.

I have another trade coming up: Mr. McKenzie for Mr. Mazankowski who was making some mutterings this afternoon. He has done the very thing that he was muttering about. He is not in the Committee at present but the Chair will certainly notify him of his change of heart.

Mr. McKenzie, have you a question?

Mr. McKenzie: Yes, I would like to ask Mr. McMillan about rail line relocation. There has been a study done in Winnipeg by the . . .

Mr. Guay (St. Boniface): On a point of order, Mr. Chairman, I do not want to delay the proceedings or suggest that I do not want Mr. McKenzie to speak, but the story is slightly different between Mr. Loiselle and me. Both of us have been here on this Committee since this morning—

The Chairman: That is right.

Mr. Guay (St. Boniface): . . . and this is the first appearance of Mr. McKenzie tonight. I will add that is a slight difference, so . . .

The Chairman: That is a slight difference and I appreciate you bringing it to the Chairman's attention. As I said when I recognized Mr. McKenzie, Mr. Mazankowski was muttering this afternoon and then he does the very thing he was muttering about.

[*Interpretation*]

M. Loiselle: J'espère que la Ville de Montréal a bien vu ces documents puisqu'elle a recommandé au conseil d'approuver une allocation de 11 millions de dollars.

M. MacMillan: Elle les aura certainement vus. Sans doute que ces documents ont été rédigés conjointement par leurs conseillers juridiques et ceux du chemin de fer.

M. Loiselle: Alors, comment m'expliquez-vous que la Ville de Montréal croit qu'elle achète ce terrain si vous n'avez même pas décidé de le vendre?

Une voix: Il a fallu que quelqu'un fasse une offre. Qui a fait l'offre?

M. Loiselle: Comprenez-vous? Est-ce qu'il existe une entente?

M. MacMillan: Monsieur Loiselle . . .

M. Loiselle: Je n'ai pas pu obtenir des renseignements. Je vous ai pris sur parole cet après-midi, en espérant des explications dans un mois. J'apprends la nouvelle maintenant d'un type de Montréal. Comme j'allais lui dire ce que vous m'avez appris ce matin, il s'est vanté d'être plus au courant que moi et il a recommandé de lire le *Montreal Star* ce soir. Il disait avoir tous les renseignements sur cette vente.

M. MacMillan: Il en sait plus que moi.

M. Loiselle: C'est frustrant.

M. MacMillan: C'est aussi frustrant pour moi.

Le président: Monsieur Loiselle, la plupart des membres du Comité conviendront avec vous qu'il est très frustrant d'être député et j'imagine que de diriger une société d'État constitue une fonction tout aussi frustrante. Après une explication si complète, je crois que nous devrions poursuivre.

Un autre échange a été conclu: M. McKenzie prendra le tour de M. Mazankowski, qui murmurait cet après-midi. Il a fait exactement ce qu'il avait dit, il est absent actuellement, mais le président l'avertira certainement de son changement d'opinion.

Monsieur McKenzie, avez-vous une question à poser?

M. McKenzie: Oui, J'aimerais poser une question à M. MacMillan au sujet du déplacement de certaines voies. Une étude a été faite à Winnipeg . . .

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de retarder davantage nos délibérations ou empêcher M. McKenzie de prendre la parole, mais la situation était quelque peu différente dans le cas de M. Loiselle et de moi-même. Nous étions tous deux présents depuis le matin . . .

Le président: C'est exact.

M. Guay (Saint-Boniface): . . . et M. McKenzie est ici ce soir pour la première fois. Je dois ajouter qu'il y a là une légère différence, alors . . .

Le président: Oui, c'est une légère différence et je suis heureux que vous le signaliez au président. Comme je l'ai dit en donnant la parole à M. McKenzie, M. Mazankowski murmurait cet après-midi et il fait exactement ce qu'il parlait de faire.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): The other member is not here whom he is replacing.

The Chairman: But he put Mr. McKenzie on the Committee in his place and wanted him to take his place on the second round.

Mr. Guy (St. Boniface): That is not the same ball game.

The Chairman: It is not quite the same and I recognize your point of order, Mr. Guy, but you must recognize the difficulty of the Chair.

Mr. Guay (St. Boniface): We sit here all day to be heard and then we are going to be cut off.

The Chairman: Mr. Mazankowski sat here all day too.

Mr. Guay (St. Boniface): That is right. I know you did.

The Chairman: Mr. Mazankowski did too.

Mr. Guay (St. Boniface): Yes, he did except tonight.

The Chairman: He should be here right now, I agree.

Mr. MacKay: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not want any more points of order.

Mr. MacKay: On the same point of order, then. Mr. McKenzie is a regular member of the Committee and he spent considerable time here as well.

The Chairman: I recognize that and if he was not, I do not think it would have accepted the arrangement. Mr. McKenzie, I will give you two minutes.

Mr. McRae: Another point of order, Mr. Chairman. There is not going to be enough time to run this out; this is getting ridiculous. We are a Committee and we have one of the two biggest operations of the CNR to consider. I just do not see how we can wind it up this evening. I think we must have the President of the CNR back here in the next week or so. I do not see why that cannot be arranged, because there are many others who want to speak and two or three minutes is not enough. I think Mr. McKenzie should have his two or three minutes. I will bow out on my time, which comes next, just on the grounds that I assume we are going to have the officials back.

The Chairman: Mr. McRae, Mr. MacMillan has just informed me that he did have other obligations for December 4, but because of his desire and the urgency, and knowing of the desire of members to question the CNR's operations, he has assured me that he will be here on December 4.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. McRae: Then I will pass my time to Mr. McKenzie.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): L'autre député qui cède son tour n'est pas présent.

Le président: Mais il a fait inscrire M. McKenzie comme membre du Comité à sa place et il voulait qu'il prenne la parole à sa place au deuxième tour de questions.

M. Guay (Saint-Boniface): Ce n'est pas la même chose que pour nous.

Le président: Ce n'est pas tout à fait la même chose et j'ai accepté votre appel au Règlement, monsieur Guay, mais vous devez saisir dans quelle difficulté la présidence se trouve.

M. Guay (Saint-Boniface): Nous siégeons au Comité toute la journée afin de prendre la parole et ensuite on nous la coupe.

Le président: M. Mazankowski est venu aussi toute la journée.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est exact. Je sais que vous y étiez.

Le président: M. Mazankowski y était aussi.

M. Guay (Saint-Boniface): Oui, excepté ce soir.

Le président: J'admets qu'il devrait être ici maintenant.

M. MacKay: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je ne veux plus que personne invoque le Règlement.

M. MacKay: Je voudrais parler du même rappel au Règlement, alors. M. McKenzie est membre officiel du comité, il a passé aussi beaucoup de temps ici.

Le président: Je l'admets et, si ce n'était pas le cas, je n'aurais pas accepté l'entente conclue, je crois. Je vous accorde donc deux minutes, monsieur McKenzie.

M. McRae: J'invoque encore le Règlement, monsieur le président. Nous n'avons pas assez de temps, c'est ridicule. Nous sommes un Comité et nous devons étudier l'une des deux plus importantes activités du CN. Je ne vois pas comment nous pouvons tout terminer ce soir. Je pense que nous devons faire revenir le président du CN la semaine prochaine ou un peu plus tard. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas possible, car il y a plusieurs autres membres du Comité qui veulent prendre la parole et une période de deux ou trois minutes n'est pas assez. Je pense que M. McKenzie devrait quand même profiter de ses deux ou trois minutes. C'est ensuite mon tour de prendre la parole, mais je vais y renoncer si je puis m'attendre à ce que les représentants du CN reviennent.

Le président: Monsieur McRae, M. MacMillan vient de me faire savoir qu'il avait d'autres obligations pour le 4 décembre, mais étant donné sa bonne volonté, de même que l'urgence de la question, et aussi parce qu'il n'ignore pas que les membres du Comité veulent lui poser des questions sur les activités du CN, il vient de m'assurer qu'il pourra venir nous rencontrer le 4 décembre.

Des voix: Bravo!

M. MacRae: Je vais donc céder mon temps à M. McKenzie.

[*Text*]

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I will also allow my time to go to somebody on the Opposition who wishes to speak.

The Chairman: All right, Mr. McKenzie two minutes, please.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: Mr. MacMillan, is the CNR prepared to go ahead with rail line relocation in cities?

Mr. MacMillan: Yes, indeed, we are and we have done a great deal of this as I am sure you know. We have relocated in Saskatoon and we have done some relocation in Edmonton. We are in the throes of relocating in Toronto. We have relocated once in Moncton and several other places. If you are thinking about Winnipeg, wrong.

Mr. McKenzie: In these cities you have just mentioned, did the municipalities and the province pay part of the cost?

Mr. MacMillan: In some cases the province and in some cases the cities. Saskatoon was a civic co-operation.

Mr. McKenzie: I see. The government has recently announced that they will pay 50 per cent of the cost; if a municipality or province is not prepared to pay the other 50 per cent, as in Winnipeg. Would you be prepared to go ahead with rail line relocation in Winnipeg?

Mr. MacMillan: What we contemplate in Winnipeg is not the relocation that was discussed in the report. That was done because that was going to involve a vast sum of money, well over $100 million. Whether that was desirable by all concerned is very doubtful in my opinion. We are going to try to relocate the east yard and move it out entirely. We want to incorporate the present high line in buildings which will enclose it very largely, and remove the station, relocate it and then develop all of the area behind, close to 40 acres which I think is a very important segment of real estate in Western Canada. We want to try to bring out the confluence of the Red and the Assiniboine rivers, perhaps the most historic place in Western Canada. Those are in general the plans.

Mr. McKenzie: So you will be starting regardless of whether the province or municipality will contribute?

• 2125

Mr. MacMillan: Hopefully I can get some money out of each or both.

Mr. McKenzie: I see. When would you be starting that?

The Chairman: That is it, as soon as possible.

Mr. MacMillan: As soon as possible. It is conceptual now.

The Chairman: There is only one member present who has not asked a question on CNR management today, and Mr. MacKay who is next on my list has agreed if I put him down for December 4 to give his place to Mr. Horner, Battleford-Kindersley.

[*Interpretation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je vais moi aussi céder mon temps à quelqu'un de l'opposition qui voudrait prendre la parole.

Le président: Très bien, vous avez deux minutes, monsieur McKenzie.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

M. McKenzie: Monsieur MacMillan, est-ce que le CN est disposé à déplacer des voies ferroviaires dans certaines villes?

M. MacMillan: Oui, nous le sommes; nous l'avons même déjà fait dans plusieurs endroits, comme vous le savez certainement. Nous avons déplacé des voies à Saskatoon, de même qu'à Edmonton. Des travaux semblables sont en cours à Toronto. Nous l'avons fait également à Moncton et dans plusieurs autres villes. Si vous songez à Winnipeg, vous avez tort.

M. McKenzie: Dans les villes que vous avez mentionnées, est-ce que les municipalités et la province ont supporté une partie des dépenses occasionnées?

M. MacMillan: Dans certains cas, c'est la province , tandis que dans d'autres, ce sont les villes. A Saskatoon, c'est la ville qui a collaboré.

M. McKenzie: Je vois. Le gouvernement a récemment annoncé qu'il assumera 50 p. 100 des coûts; si une municipalité ou une province n'est pas disposée à payer les 50 p. 100 restants, comme à Winnipeg, seriez-vous disposé à déplacer quand même les voies à Winnipeg?

M. MacMillan: Dans le cas de Winnipeg, nous n'envisageons pas le déplacement des voies dont il est question dans le rapport. Un tel déplacement aurait nécessité l'investissement de vastes sommes d'argent, de sommes pouvant bien dépasser 100 millions de dollars. Je doute beaucoup que ce soit souhaitable. Nous allons essayer de déplacer la gare de l'Est, c'est-à-dire de la déménager complètement. Nous voulons incorporer la voie qui existe actuellement à des édifices qui l'engloberont presque complètement, pour ensuite faire disparaître la gare, en la situant ailleurs; nous pourrons ensuite mettre en valeur tout le secteur situé derrière, soit près de 40 acres de terrain qui constituent, à mon avis, une portion très importante de valeurs immobilières dans l'Ouest canadien. Nous voulons que soit mis en évidence le confluent des rivières Rouge et Assiniboine, le lieu le plus historique peut-être au Canada. Voilà en général nos projets.

M. McKenzie: Vous voudrez donc commencer sans attendre de savoir si la province ou la municipalité contribuera?

M. MacMillan: J'espère pouvoir obtenir de l'argent des deux.

M. McKenzie: Je vois. Quand allez-vous commencer?

Le président: Aussitôt que possible.

M. MacMillan: Aussitôt que possible, c'est à l'état de projet actuellement.

Le président: Il n'y a qu'un seul député ici présent qu n'a pas posé de questions à la direction du CN aujourd'hui, et M. MacKay qui est le prochain sur ma liste, a accepté d'être reporté au 4 décembre pour céder sa place à M. Horner, de Battleford-Kindersley.

[*Texte*]

An hon. member: Did we not agree to adjourn at 9.15 p.m.?

The Chairman: We agreed to adjourn at 9.30 p.m., I am sorry.

An hon. member: We agreed to adjourn at 9.25 p.m.

The Chairman: My office is very close and I have a workable television set if you want to watch it you are all welcome to attend.

Mr. MacKay: I cannot think of a worse place to watch it, Jack.

The Chairman: Mr. Guay has a television set, it is a bit better than mine because he is more affluent.

Mr. Guay (St. Boniface): I can take a joke.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): Following up Mr. Gleave's concern, as well as my own, about the wheat not moving on the Prairies, it seems that the railway will move wheat when the economy is not to buoyant, it is sort of the bread and butter, but when you can move anything else, the gravy, you seem to prefer to move the gravy.

Today wheat is selling at high prices and last week we exported about 4 million bushels compared with 13 million a year ago. In other words, we are not really selling the wheat at this high price, partly because the railway cannot get it into export position. It seems to me the railways should have some moral commitment to move the product they make the money on in the poor years, in better times they should remember that wheat is pretty vital to their operation.

I never saw so much grain moving on the Prairies with trucks before. I farm 60 miles from Saskatoon, and I would say 100,000 bushels of wheat have gone by truck into Saskatoon and this is the first year wheat in any quantity has been trucked out of that point. Are the railways trying to fumble their way out of the grain business on the Prairies or what?

Mr. MacMillan: You have been using the plural all along on this topic, and I cannot speak for the other company at all, here or any place else. All I can tell you is that Canadian National has always moved its commitments of grain, and I gave you some figures a little while ago that indicate the amount we have moved, and we will move our commitment.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): That does not mean a thing, I gave you some figures, too. What I am saying is that the Americans are selling wheat today to our customers and we are losing sales.

Mr. MacMillan: That surely is for the Canadian Wheat Board, is it not?

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): The Canadian Wheat Board blames the railway and the railway blames the wheat board.

Mr. MacMillan: I am not blaming the Canadian Wheat Board.

[*Interprétation*]

Une voix: N'avez-vous pas convenu d'ajourner à 9 h. 15?

Le président: Nous étions d'accord pour ajourner à 9 h. 30.

Une voix: Plutôt à 9 h. 25.

Le président: Mon bureau est à côté et mon téléviseur fonctionne bien, si vous voulez venir vous êtes les bienvenus.

M. MacKay: Je ne puis penser à un pire endroit, Jack.

Le président: Monsieur Guay a aussi un téléviseur qui est un peu meilleur que le mien, car il est plus riche.

M. Guay (Saint-Boniface): J'entends à rire.

M. Horner (Battleford-Kindersley): De Même que M. Gleave, je me préoccupe du fait que le blé n'est pas transporté des Prairies, et il me semble que les chemins de fer transportent le blé lorsque l'économie n'est pas trop brillante. C'est un peu leur gagne-pain, mais quand ils ont quelque chose d'autre de plus intéressant, ils le préfèrent au blé.

Le blé se vend aujourd'hui à des prix élevés et la semaine passée nous en avons transporté 4 millions de boisseaux comparativement à 13 millions l'an passé. Autrement dit, nous n'avons pas vraiment vendu le blé à ce prix élevé, en partie parce que les chemins de fer n'ont pu l'exporter. Il me semble que moralement les compagnies de chemins de fer sont engagées à transporter le produit qui les ont fait vivre dans les années maigres, au cours des années grasses ils pourraient se souvenir que le blé était à la base de leurs opérations.

Je n'ai jamais vu autant de blé passer sur les Prairies par camions auparavant. J'ai ma ferme à 60 milles de Saskatoon et je puis dire que 100,000 boisseaux de blé ont été transportés par camions à Saskatoon. C'est la première année qu'on transporte le blé de cette façon et en telle quantité. Les compagnies de chemins de fer essaient-elles de se désengager du transport des céréales dans les Prairies?

M. MacMillan: Vous avez parlé au pluriel tout le temps et je ne peux répondre pour le comte de l'autre compagnie, ici ou ailleurs. Tout ce que puis dire c'est que la compagnie du National a toujours tenu ses engagements de transport de grain. Je vous ai cité des chiffres il y a un moment sur les montants transportés et nous allons transporter le grain pour lequel nous nous sommes engagés.

M. Horner (Battleford-Kindersley): Cela ne signifie rien du tout, je vous ai également cité des chiffres. Ce que je dis c'est que les Américains vendent du blé aujourd'hui à nos clients et que nous perdons des ventes.

M. MacMillan: C'est une question qui s'adresse à la Commission canadienne du blé n'est-ce pas?

M. Horner (Battleford-Kindersley): La commission canadienne du blé blâme les chemins de fer et les chemins de fer blâment la Commission.

M. MacMillan: Je ne blâme pas la Commission canadienne du blé.

[*Text*]

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): Your revenues are up generally in 1973, are they not?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): Can we then expect a reduction in rates for other things?

Mr. MacMillan: No, I do not think you can expect any reduction.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): When your receipts go down, you put the rates up, but when your revenues go up you leave the rates where they are?

Mr. MacMillan: No, and perhaps on December 4 this might be a good topic for me to talk about, to give you some appreciation of the expense increase that has been encountered this year, and it has been very, very major.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): I have looked at the expense and the increase in revenue. You are in a very favourable position and I do not know why you cannot cut the rates.

Mr. MacMillan: I assure you we cannot; there is no way we can, and of course grain rates are statutory.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): I know, I was not referring to grain rates.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Horner (Battleford-Kindersley): That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much. We can all go to our television sets.

The Committee stands adjourned until 9.30 a.m. Tuesday November 27, at which time we hope to have Air Canada as our witnesses. We will have, the Clerk assures me.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

[*Interpretation*]

M. Horner (Battleford-Kindersley): Vos recettes ont augmenté en 1973, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner (Battleford-Kindersley): Il faut nous attendre à une réduction des taux pour les autres denrées?

M. MacMillan: Non, vous ne pouvez pas vous attendre à une réduction.

M. Horner (Battleford-Kindersley): Lorsque vos revenus diminuent, vous haussez les taux, mais lorsque vos recettes augmentent, vous devriez laisser les taux comme ils sont, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non, je pourrai discuter de ce sujet avec vous le 4 décembre, pour vous donner une idée de l'augmentation des dépenses que nous avons dû faire cette année, mais des dépenses qui ont été très très importantes.

M. Horner (Battleford-Kindersley): J'ai examiné les dépenses et l'augmentation des recettes. Vous êtes en très bonne posture et je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas réduire les tarifs.

M. MacMillan: Je vous assure que nous ne le pouvons pas, d'aucune façon et de toute façon les tarifs des céréales sont statutaires.

M. Horner (Battelford-Kindersley): Je sais, je ne parlais pas des tarifs pour les céréales.

M. MacMillan: Non.

M. Horner (Battleford-Kindersley): C'est tout, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie beaucoup. Nous pouvons tous maintenant nous installer devant nos téléviseurs.

La séance du Comité est levée jusqu'au mardi 27 novembre à 9h. 30 du matin. Nous espérons que Air Canada sera notre témoin. Le greffier m'assure que Air Canada sera convoqué.

M. MacMillan: Je vous remercie beaucoup.

APPENDIX "H"

HOTELS

RETURN ON AVERAGE INVESTMENT

FOR THE YEARS 1972—1971

Hotel	1972 Average Net Book Value	1972 Deduct Unrecorded Depreciation	1972 Constructed Net Book Value	1972 Profit before Interest on Investment	1972 Return on Constructed Investment at Annual Rate of	1971 Average Net Book Value	1971 Deduct Unrecorded Depreciation	1971 Constructed Net Book Value	1971 Profit before Interest on Investment	1971 Return on Constructed Investment at Annual Rate of
	$	$	$	$	%	$	$	$	$	%
Hotel Bessborough	4,325,154	1,983,410	2,341,744	(396,520)	—	4,111,979	1,983,410	2,128,569	(417,653)	—
Chateau Laurier	12,093,693	6,604,050	5,489,643	404,787	7.4	12,179,652	6,604,050	5,575,602	503,773	9.0
Hotel Fort Garry	5,611,164	2,742,350	2,868,814	(265,868)	—	5,502,477	2,742,350	2,760,127	(186,091)	—
Jasper Park Lodge	8,729,185	2,190,355	6,538,830	160,509	2.5	8,604,008	2,190,355	6,413,653	123,415	1.9
Hotel Macdonald	8,305,129	2,464,167	5,840,962	31,227	.5	8,451,723	2,464,167	5,987,556	15,446	.3
Hotel Newfoundland	1,965,854	405,865	1,559,989	107,405	6.9	1,972,508	405,865	1,566,643	51,915	3.3
Hotel Nova Scotian	6,157,214	1,538,102	4,619,112	374,876	8.1	6,075,240	1,538,102	4,537,138	340,187	7.5
	47,187,393	17,928,299	29,259,094	416,416	1.4	46,897,587	17,928,299	28,969,288	430,992	1.5
Hotel Vancouver	14,488,764	4,115,487	10,373,277	587,587	5.7	14,627,810	4,115,487	10,512,323	415,018	3.9
The Queen Elizabeth and P.V.M. Restaurants	21,754,137	—	21,754,137	2,158,430	9.9	22,152,223	—	22,152,223	2,246,183	10.1
Less: Refund of prior year's Business Tax from The Queen Elizabeth									(159,425)	
									2,086,758	9.4
All Hotels	83,430,294	22,043,786	61,386,508	3,162,433	5.2	83,677,620	22,043,786	61,633,834	(159,425) 3,092,193	4.8

Comptroller–Hotels
February, 1973.

APPENDICE «H»

HÔTELS

PROFIT DE L'INVESTISSEMENT MOYEN

EN 1972—1971

Hôtel	1972					1971				
	Valeur comptable nette moyenne	Moins dépréciation non enregistrée	Valeur comptable nette des immeubles	Profit avant intérêt sur l'investissement	Profit sur l'investissement immobilier au taux annuel de	Valeur comptable nette moyenne	Moins dépréciation non enregistrée	Valeur comptable nette des immeubles	Profit avant intérêt sur l'investissement	Profit sur l'investissement immobilier au taux de
	$	$	$	$	%	$	$	$	$	%
Hotel Bessborough	4,325,154	1,983,410	2,341,744	(396,520)	—	4,111,979	1,983,410	2,128,569	(417,653)	—
Château Laurier	12,093,693	6,604,050	5,489,643	404,787	7.4	12,179,652	6,604,050	5,575,602	503,773	9.0
Hôtel Fort Garry	5,611,164	2,742,350	2,868,814	(265,868)	—	5,502,477	2,742,350	2,760,127	(186,091)	—
Jasper Park Lodge	8,729,185	2,190,355	6,538,830	160,509	2.5	8,604,008	2,190,355	6,413,653	123,415	1.9
Hôtel Macdonald	8,305,129	2,464,167	5,840,962	31,227	.5	8,451,723	2,464,167	5,987,556	15,446	.3
Hôtel Newfoundland	1,965,854	405,865	1,559,989	107,405	6.9	1,972,508	405,865	1,566,643	51,915	3.3
Hôtel Nova Scotian	6,157,214	1,538,102	4,619,112	374,876	8.1	6,075,240	1,538,102	4,537,138	340,187	7.5
	47,187,393	17,928,299	29,259,094	416,416	1.4	46,897,587	17,928,299	28,969,288	430,992	1.5
Hôtel Vancouver	14,488,764	4,115,487	10,373,277	587,587	5.7	14,627,810	4,115,487	10,512,323	415,018	3.9
Queen Elizabeth et restaurants P.V.M.	21,754,137	—	21,754,137	2,158,430	9.9	22,152,223	—	22,152,223	2,246,183	10.1
Moins: Remboursement de la taxe d'affaires de l'année précédente pour le Queen Elizabeth									(159,425)	
									2,086,758	9.4
Tous les hôtels	83,430,294	22,043,786	61,386,508	3,162,433	5.2	83,677,620	22,043,786	61,633,834	(159,425) 3,092,193	4.8

Le contrôleur des hôtels
Février 1973.

APPENDIX "I"

COMPARATIVE ANALYSIS OF

RETAINED PROCEEDS FROM PROPERTIES RETIRED (SALVAGE)

1972 AND 1971

	1972	1971	Increase or (Decrease)
TRACK STRUCTURES			
Rails	$ 5,834,730	$ 5,716,297	$ 118,433
Other track material	1,847,834	1,966,191	(118,357)
Other	(513,828)	(369,336)	(144,492)
	7,168,736	7,313,152	(144,416)
ROAD STRUCTURES			
Land	45,204	771,800	(726,596)
Bridges, trestles & culverts	(125,969)	255,957	(381,926)
Station & office buildings	129,011	331,942	(202 931)
Shop & engine houses	(206,375)	194,943	(401,318)
Other	(618,478)	(1,082,621)	464,143
	(776,607)	472,021	(1,248,628)
EQUIPMENT			
Diesel locomotives	6,957,934	1,221,769	5,736,165
Freight train cars	(2,271,541)	4,439,929	(6,711,470)
Passenger train cars	432,808	501,547	(68,739)
Other	2,115,422	269,042	1,846,380
	7,234,623	6,432,287	802,336
OTHER PHYSICAL PROPERTIES			
Hotels	52,907	5,678	47,229
Separately operated trucking facilities	478,672	350,450	128,222
Real Estate lands	404,380	(71,881)	476,261
Other	252,842	26,556	226,286
	1,188,801	310,803	877,998
Total Salvage	$14,815,553	$14,528,263	$ 287,290

APPENDICE «I»

ANALYSE COMPARÉE DES

PROFITS RETENUS DES PROPRIÉTÉS VENDUES (RÉCUPÉRATION)

1972 ET 1971

	1972	1971	Augmentation ou (diminution)
STRUCTURES DE VOIE FERRÉE			
Rails	$ 5,834,730	$ 5,716,297	$ 118,433
Autre matériel ferroviaire	1,847,834	1,966,191	(118,357)
Autres	(513,828)	(369,336)	(144,492)
	7,168,736	7,313,152	(144,416)
STRUCTURES ROUTIÈRES			
Terres	45,204	771,800	(726,596)
Ponts, chevalets et aqueducs	(125,969)	255,957	(381,926)
Gare et bâtiments administratifs	129,011	331,942	(202,931)
Ateliers et garages	(206,375)	194,943	(401,318)
Autres	(618,478)	(1,082,621)	464,413
	(776,607)	472,021	(1,248,628)
ÉQUIPEMENT			
Locomotives diesel	6,957,934	1,221,769	5,736,165
Wagons-marchandises	(2,271,541)	4,439,929	(6,711,470)
Wagons-passagers	432,808	501,547	(68,739)
Autres	2,115,422	269,042	1,846,380
	7,234,623	6,432,287	802,336
AUTRES PROPRIÉTÉS PHYSIQUES			
Hôtels	52,907	5,678	47,229
Équipement routier exploité séparément	478,672	350,450	128,222
Biens fonciers	404,380	(71,881)	476,261
Autres	252,842	26,556	226,286
	1,188,801	310,803	877,998
Total récupération	$14,815,553	$14,528,263	$ 287,290

APPENDIX "J"

CNR

SUMMARY OF NEW EQUIPMENT

CANADIAN LINES

Type of Equipement	1971	1972	1973
Box	400	184	1,331
Heated Box	95	455	
Auto Box			
Auto Transporters (Box)			
Auto Tri & Bi-Level	136	425	
Flats		43	267
Flats Cont	236	425	245
Flats, Trailer			169
Flats, Bulk	600	250	600
Refrigerator			
Refrigerator (Mech.)			
Gondola	100	400	550
Covered Hoppers	500	116	100
Hoppers			
Ore: Ballast			54
Caboose	107	75	75
Woodchip		125	
Subtotal	2,174	2,498	3,391
Locomotives: New	101	19	122
Rebuilt	—	14	20
Total	2,275	2,531	3,533

P.C. Statement
22 November 1973.

APPENDICE «J»

NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT

RÉSEAU CANADIEN

Genre de matériel	1971	1972	1973
Wagons couverts	400	184	1,331
Wagons couverts chauffés	95	455	
Wagons couverts à automobiles			
Wagons porte-automobiles (couverts)			
Wagons porte-automobiles à deux ou trois étages	136	425	
Wagons plats		43	267
Wagons plats porte-containers	236	425	245
Wagons plats porte-caravanes			169
Wagons plats, parois de bout	600	250	600
Wagons réfrigérant			
Wagons réfrigérant (Méc.)			
Wagons-tombereaux	100	400	550
Wagons-trémies couverts	500	116	100
Wagons-trémies			
Wagons-trémies à ballast			54
Fourgons de queue	107	75	75
Wagons à copeaux		125	
Sous-total	2,174	2,498	3,391
Locomotives: nouvelles	101	19	122
reconditionnées	—	14	20
Total	2,275	2,531	3,533

22 novembre 1973.

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Tuesday, November 27, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 21

Le mardi 27 novembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Bawden
Benjamin
Blenkarn
Caron
Godin
Loiselle
Mackasey
MacKay
Mazankowski
McKenzie
Poulin
Rose
Schellenberger
Stewart (*Cochrane*)
Thomas (*Moncton*)
Trudel
Turner (*London East*)—(19).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

On Monday, November 26, 1973:

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Comtois.

On Tuesday, November 27, 1973:

Messrs. Mazankowski, Thomas (*Moncton*) and Schellenberger replaced Messrs. Whittaker, McCain and Blenkarn;

Messrs. Ethier and Mackasey replaced Messrs. Stewart (*Cochrane*) and Guay (*St. Boniface*);

Messrs. Bawden and Blenkarn replaced Messrs. Taylor and Masniuk;

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Ethier;

Messrs. Trudel and Caron replaced Messrs. Whicher and Campbell.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 26 novembre 1973:

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Comtois.

Le mardi 27 novembre 1973:

MM. Mazankowski, Thomas (*Moncton*) et Schellenberger remplacent MM. Whittaker, McCain et Blenkarn;

MM. Ethier et Mackasey remplacent MM. Stewart (*Cochrane*) et Guay (*St. Boniface*);

MM. Bawden et Blenkarn remplacent MM. Taylor et Masniuk;

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Ethier;

MM. Trudel et Caron remplacent MM. Whicher et Campbell.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 27, 1973
(29)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell, Ethier, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, Poulin, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) and Whicher.

Other Members present: Messrs. Bawden, Comtois, Corbin, Hargrave, Lessard, Nielsen, Peters, Ritchie, Stevens and Whittaker.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance; Mr. J. W. Norberg, Vice President, Maintenance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

Mr. Pratte made a statement.

The witnesses answered questions.

Mr. Peters proposed to move,—That the following document be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

> CANADIAN AIR LINE EMPLOYEE'S ASSOCIATION BRIEF—AIR CANADA—TO MEMBERS OF PARLIAMENT—NOVEMBER 19, 1973

And a point of order having been raised as to the acceptability of the said proposed motion, the Chairman reserved his decision.

The questioning continuing;

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(30)

The Committee reconvened at 3:35 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bawden, Blenkarn, Campbell, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) and Whicher.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 NOVEMBRE 1973
(29)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h. 35 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Campbell, Ethier, Guay (*St-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, Poulin, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London Est*) et Whicher.

Autres députés présents: MM. Bawden, Comtois, Corbin, Hargrave, Lessard, Nielsen, Peters, Ritchie, Stevens et Whittaker.

Témoins: *De la Société Air Canada*: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. M. Cochrane, vice-président, finances; M. J. W. Norberg, vice-président, service d'entretien.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 13 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du* (*Canada Financement et garantie*)).

M. Pratte fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

M. Peters propose la motion,—Que le document suivant soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour:

> MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES EMPLOYÉS DES LIGNES AÉRIENNES CANADIENNES—AIR CANADA—À L'INTENTION DES DÉPUTÉS—LE 19 NOVEMBRE 1973.

On en appelle au Règlement en ce qui concerne la recevabilité de ladite motion proposée et le président remet sa décision à plus tard.

La période des questions se poursuit;

A 12 h. 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(30)

Le Comité se réunit à 15 h 35 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Bawden, Blenkarn, Campbell, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*) et Whicher.

Other Members present: Messrs. Comtois, Guay (*St. Boniface*), Lundrigan, Masniuk, Ritchie, Watson and Whittaker.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Baughan, Q.C., Vice-President and Assistant to the Chairman; Mr. M. Cochrane, Vice-President, Finance; Mr. J. W. Norberg, Vice-President, Maintenance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

And of the proposed motion of Mr. Peters,—That the following document be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

CANADIAN AIR LINE EMPLOYEE'S ASSOCIATION BRIEF—AIR CANADA—TO MEMBERS OF PARLIAMENT—NOVEMBER 19, 1973

The proposed motion was deemed to be out of order.

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

Autres députés présents: MM. Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Lundrigan, Masniuk, Ritchie, Watson et Whittaker.

Témoins: De la Société Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et adjoint du président du Conseil; M. M. Cochrane, vice-président, finances; M. J. W. Norberg, vice-président, service d'entretien.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 13 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*.

Quant à la motion de M. Peters—Que le document suivant soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour:

MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION DES EMPLOYÉS DES LIGNES AÉRIENNES CANADIENNES—AIR CANADA—À L'INTENTION DES DÉPUTÉS—LE 19 NOVEMBRE 1973.

La dite motion est jugée irrecevable.

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit.

A 17 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à ce soir, 20 h.

EVENING SITTING
(31)

The Committee reconvened at 8:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Caron, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Trudel and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Comtois, Guay (*St. Boniface*), Haliburton, Lundrigan, MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*), McKinley and Peters.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice President and Assistant to the Chairman.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

SÉANCE DU SOIR
(31)

Le Comité se réunit à 20 h 10 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Caron, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Poulin, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), Trudel et Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Haliburton, Lundrigan, MacInnis (*Cap Breton-Richmond-East*), McKinley et Peters.

Témoins: De la Société Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et adjoint du président du Conseil.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 13 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*).

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 10:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit.

A 22 h 01, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, November 27, 1973

[*Text*]

• 0935

The Chairman: Gentlemen, although I do not see a quorum may I remind the Committee that we do not necessarily have to have a quorum when we have witnesses appearing as long as the majority of the parties are represented. I see that we have three of the four parties here this morning. I know the list of those wishing to question will be long, so perhaps we should not wait any longer.

I have on my immediate right Mr. Yves Pratte, Chairman of the Board of Directors for Air Canada and Mr. J. R. Baldwin, the President. I would ask Mr. Pratte to introduce the other officials with him and then make a short opening statement before we proceed with our study of Bill C-164.

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman. I also have with me Mr. R. T. Vaughan, Vice President and Assistant to the Chairman of Air Canada; Mr. Cochrane, Vice President, Finance and Mr. C. I. Taylor, Vice President of Public Affairs.

Mr. Chairman and members of the Committee, let me say first that

> I appreciate the opportunity of making a short general statement on the affairs of the corporation.

> At the outset I would like to say that we are pleased to be here. It has been quite a while since we have appeared before you, and I think it is beneficial that we get together on a regular basis for discussion of the affairs of Air Canada.
>
> Before referring to the past two years, I would like to take this public opportunity to pay tribute to Mr. Baldwin who has announced his retirement effective towards the end of the year. For the past five years Mr. Baldwin has devoted himself with great energy, dedication and loyalty to the affairs of the corporation. He has been a great source of assistance to me. He told me some time ago that it had been his original intention to retire under the pension rules of the company when he reached his sixtieth year. However, he has remained longer than that, but he now has decided, for reasons completely unrelated to the affairs of the air line, to take that well-deserved retirement. I shall miss him greatly. We have worked well together over the past five years. Mr. Baldwin had a distinguished career in government service prior to joining the air line, and his knowledge of this country's transportation affairs has been invaluable to Air Canada and its corporate progress and growth.
>
> Since we last met we have published two annual reports, for the years 1971 and 1972, both of which I understand have been tabled in Parliament.
>
> On the financial side, in the year 1971 Air Canada reported a net income after taxes of $1.662 million which represented a return on investment of 4.6 per cent. This compared with the 1970 result when the air line had a net loss of $1.072 million, for a return on investment of 4.5 per cent. For the year 1972 the company recorded a net income after taxes of $8.648 mil-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le Mardi 27 novembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, bien qu'il n'y ait pas quorum, permettez-moi de rappeler au comité que nous ne devons pas nécessairement compter toutes les présences lorsque les témoins comparaissent, pourvu que la majorité des partis soit représentée. Je vois que 3 des 4 partis sont présents ce matin. Je sais que nombreux seront ceux qui désirent poser des questions et peut-être ferions-nous bien de commencer sans délai.

Ici à ma droite, M. Yves Pratte, président du conseil d'administration et directeur général de la Société Air Canada et M. J. R. Baldwin, président. Je vais demander à M. Pratte de présenter ses adjoints et de faire un bref exposé avant de commencer l'étude du bill C-164.

M. Yves Pratte c.r. (président du conseil d'administration et directeur général de la Société Air Canada): Merci, monsieur le président. M'accompagnent M. R. T. Vaughan, vice-président et adjoint au président de la Société Air Canada; M. Cochrane, vice-président pour les finances et M. C. I. Taylor, vice-pérsident pour les affaire publiques.

Monsieur le président, messieurs les membres du comité, permettez-moi d'abord de vous dire que:

> Je vous suis reconnaissant de me permettre de donner un aperçu général de la situation de la Compagnie.
>
> Que je vous dise d'abord notre satisfaction d'être parmi vous, car il y a bien longtemps que nous n'avions eu cette chance. Je considère en effet qu'il est très utile de nous rencontrer régulièrement pour nous entretenir des affaires de notre société.
>
> Je veux d'abord rendre hommage publiquement à M. Baldwin, qui doit prendre sa retraite vers la fin de cette année. Au cours des cinq dernières années, notre Président a travaillé avec ferveur, dévouement et loyauté et son concours m'a été très précieux. Il m'avait fait part, il y a quelque temps, de son intention de profiter du programme de retraite de la Compagnie lorsqu'il atteindrait la soixantaine. Il est demeuré avec nous plus longtemps, mais maintenant il a décidé, pour des raisons totalement étrangères aux affaires de la Compagnie, de prendre une retraite que je crois bien méritée. Il me manquera beaucoup car j'ai eu beaucoup de plaisir à travailler avec lui. Avant de se joindre à Air Canada, M. Baldwin s'était distingué au service de l'État, et ses connaissances dans le domaine du transport au Canada ont été un apport inestimable pour le progrès et l'expansion de la Compagnie.
>
> Depuis notre dernière rencontre, nous avons publié deux rapports annuels, ceux des années 1971 et 1972, qui ont été déposés devant le Parlement.
>
> Du point de vue financier, Air Canada a enregistré en 1971 un bénéfice net après impôts de $1,662,000, ce qui équivalait à un taux de rentabilité de 4.6 p. 100 comparativement à la perte nette de $1,072,000. en 1970, pour un taux de 4.5 p. 100. La Société accusé en 1972 un revenu net après déduction des impôts de $8,648,000, soit un rapport de 5.7 p. 100 sur l'investissement. Ces

[*Texte*]

lion, for a return on investment of 5.7 per cent. These figures of course do not measure the success or failure of our operations, but they are nevertheless an indicator of the situation. We have been endeavouring to make many service improvements, and these are outlined in detail in both the annual reports to which I have referred.

During the past two summers, the one just past and 1972, we faced a shortage of capacity on many routes. This shortage was due mainly to a rate of traffic growth in excess of 25 per cent a year, far higher than that achieved by other major carriers, and well ahead of the 10 or 15 per cent rate that is deemed excellent in the industry.

• 0940

Also, our fleet planning and availability were badly upset by the completely unexpected bankruptcy of Rolls-Royce, the engine manufacturer for the Lockheed L-1011 airplane, and this bankruptcy resulted in a delay of over a year in the delivery of our 1011. Had we received our 1011's on schedule, we would have had a fleet of nine this past summer, plus two leased airplanes instead of the three plus the two leased which we had on hand.

As well, the situation in the summer of 1973 was further exaggerated by strikes in other transportation companies such as CP, CN and CP Air.

There is no doubt that this rapid growth added to our shortage of equipment had a detrimental effect on customer service by overcrowding reservation lines, ticket offices and airport facilities, and by creating extra stress and workloads for employees in operational and customer service areas.

Unfortunately, this was not the end of our problems. Added to the sudden upsurge in traffic and the shortage of equipment, we had the additional problem of the opening of Terminal 2 in Toronto. The initial problems with this terminal resulted in the deterioration of our on-time performance, which in turn badly affected our baggage handling service level. During last August, the pressures were so great that we had to delay flights in order to minimize the disruption to passengers. We felt, in effect, and made a deliberate decision, that it was better to carry a full complement of travellers late rather than not at all. Needless to say, throughout this summer period our employees had to cope with an extra workload often under very difficult circumstances; and if we were able to get by it is only because of efforts beyond the call of duty on the part of our staff.

It certainly took a great deal of good spirit and devotion to duty to meet as they did the challenge of servicing the rush of passengers throughout the past summer months. I should like to take this public opportunity to compliment our people who performed so well in this most difficult period, for which they deserve our gratitude.

[*Interprétation*]

chiffres ne sont pas la seule mesure du succès ou de l'échec de notre exploitation, mais ils sont néanmoins significatifs. Nous nous sommes efforcés d'apporter de nombreuses améliorations à nos services, et celles-ci sont décrites en détail dans chacun des rapports annuels auxquels je faisais allusion plus tôt.

Au cours des deux étés de 1973 et de 1972, nous avons eu à faire face à une insuffisance de places sur de nombreuses lignes. Ce manque de places était dû principalement au taux d'accroissement du trafic de plus de 25 p. 100 par an, de loin supérieur à celui des principales compagnies aériennes et bien au-delà des 10 à 15 p. 100 que l'on considère excellents dans l'industrie.

La planification de la flotte et le nombre de sièges disponibles ont été grandement perturbés par la faillite imprévue de Rolls Royce, motoriste de l'avion Lockheed L-1011. Le temps pour le gouvernement britannique de remettre le programme en marche et la production de l'avion était retardée d'un an. Si Air Canada avait pris livraison des L-1011 comme prévu, nous aurions eu l'été dernier neuf Lockheed au lieu de trois, en plus des deux appareils loués.

La situation a également été aggravée pendant l'été de 1973 par les grèves qu'ont connues d'autres transporteurs, dont le CN, CP Rail et CP Air.

Cette expansion accélérée alors que nous devions faire face à un nombre insuffisant d'avions a eu un effet néfaste sur le service à la clientèle; les lignes téléphoniques des réservations, les bureaux de billets et les installations aéroportuaires ont été surchargés, ce qui a créé une tension et une charge de travail supplémentaires pour les employés des secteurs de l'exploitation et du service clientèle.

Pourtant, là ne s'arrêtaient pas nos difficultés. A l'augmentation soudaine du trafic et à la pénurie de matériel, s'est ajouté le problème de l'ouverture de l'aérogare II à Toronto. Les difficultés initiales posées par cette aérogare se sont traduites par l'altération de notre ponctualité, ce qui s'est répercuté sur le service de manutention des bagages. Au mois d'août dernier, les pressions étaient telles que nous avons dû retarder des vols en vue de minimiser les désagréments causés aux passagers. Après examen de la situation, nous avons décidé qu'il était préférable de transporter avec du retard tout un groupe de voyageurs plutôt que de ne pas en emmener du tout. Est-il besoin de préciser que tout cet été nos effectifs ont dû absorber le surcroît de travail et souvent dans de très pénibles conditions. Et si nous nous en sommes sortis, ce n'est que grâce aux efforts admirables de notre personnel.

Nos employés ont prouvé leur bon esprit et leur dévouement en réussissant à accomplir l'exploit que supposait la prise en charge du flot de passagers qui s'est déversé cet été. Je voudrais profiter de cette occasion pour les féliciter à nouveau; ils se sont montrés largement à la hauteur dans une période très difficile.

[*Text*]

I would like now to turn briefly to another matter, the question of Air Canada's role and direction. In other words, what is the mission of the company. Quite recently in Edmonton, I had occasion to discuss this matter and I would like to refer briefly to the remarks I made on that occasion before the Edmonton Chamber of Commerce and the Edmonton Rotary Club. I quote in part as follows:

> In dealing with this, two facts must be recognized. The first is that Air Canada is a Crown corporation; the second is that this Crown corporation is engaged in a competitive business.
>
> As a Crown corporation, Air Canada has certain obligations which are not always applicable in the case of an ordinary commercial corporation. We in Air Canada recognize and accept this special mandate. We acknowledge the fact that we must, in a tangible way and functioning within our own domain, assist in the attainment of stated national, social and economic objectives.
>
> On the other hand, we are also a business enterprise engaged in a competitive business. We must, therefore, operate in accordance with sound business principles so as to achieve efficiency, to ensure a proper use and allocation of our resources and to meet competition successfully. In the management of our business, we have to be efficient, or, to put it in another way, we have to be profit-oriented, but profitability cannot be our sole goal, and contrary to that of other enterprises it is not our *raison d'être*.
>
> The broad direction of the corporation must therefore be determined more by reference to the obligations that flow from our status as a Crown corporation. These obligations, however, generally have no effect on the day-to-day operations which must be managed in as efficient a manner as possible, with the full recognition that in the business world of today whether we like it or not, efficiency is very often equated with profitability.

• 0945

> I want to make it absolutely clear that this profit orientation which must prevail in the day-to-day management of the business does not mean that we should reduce our service below an acceptable level. In other words, we do not and should not attempt to make profits at the expense of adequate levels of service. We are, in Air Canada, part of an important service industry and it would be clearly self-defeating if we were not prepared and determined to offer good service. Any service company, and particularly one like ours, if the level of service is not acceptable, is not going to stay in business very long and, of course, if it is not in business very long it is not going to be profitable. This is quite evident.

Therefore, I want to assure the members of this Committee that it is not the policy of Air Canada that service be sacrificed because of an undue preoccupation with profitability motives.

> Our primary role and mission, as I see it, is to run a good airline in the service of Canadians, and to this all of the management team, all of the employees of Air Canada, are totally dedicated.

[*Interpretation*]

J'aimerais maintenant parler du rôle et de l'orientation d'Air Canada. Quelle est donc la mission de la Compagnie? Récemment à Edmonton j'ai eu l'occasion de discuter de cette question et j'aimerais brièvement reprendre quelques points dont je me suis entretenu devant la Chambre de Commerce et le Rotary Club d'Edmonton, et je cite en partie:

> Il nous faut d'abord tenir compte de deux éléments: Premièrement, Air Canada est une société de la couronne et, deuxièmement, cette société de la couronne exploite une entreprise commerciale et doit faire face à la concurrence.
>
> En tant que société de la couronne, Air Canada a certaines obligations qui ne sont pas toujours celles d'une entreprise commerciale ordinaire. A Air Canada nous reconnaissons et acceptons notre mandat particulier. Nous reconnaissons volontiers l'obligation d'aider, d'une manière tangible et en nous confinant à notre domaine, à réaliser les objectifs nationaux, sociaux et économiques bien définis.
>
> D'autre part, nous sommes aussi une entreprise commerciale et concurrentielle. Nous devons donc agir selon des principes commerciaux solides de façon à parvenir à l'efficacité, assurer un bon usage et une sage répartition de nos ressources et faire face à la concurrence. Il faut être efficace, ou en d'autres mots, nous devons tendre au profit; mais le profit ne doit pas être notre seul but et, contrairement à d'autres entreprises, ce n'est pas notre raison d'être.
>
> L'orientation de l'entreprise doit donc d'abord être déterminée en fonction des obligations qui découlent de son statut de société de la couronne. Mais ces obligations n'ont généralement pas d'effet sur les opérations journalières qui doivent être gérées de la façon la plus efficace possible, étant toujours conscients du fait que dans le monde dans lequel nous vivons, l'efficacité est souvent, que nous le voulions ou non, synonyme de profits.

> Je tiens à préciser que cette orientation vers la profitabilité qui doit dominer l'administration quotidienne de l'entreprise ne signifie pas que nous devions réduire notre service à un niveau inacceptable. Il n'est absolument pas question de réaliser des bénéfices aux dépens de la qualité. Air Canada fait partie de l'industrie des services et ce serait s'avouer vaincus que de ne pas être prêts et décidés à offrir un bon produit. Une entreprise de service, en particulier la nôtre, offrant un niveau de prestation insatisfaisant ne peut se maintenir très longtemps et, évidemment, ne peut plus songer à la rentabilité.

Donc, je veux vous assurer que notre position n'est pas d'offrir un produit inacceptable dans le but de réaliser un profit plus élevé.

> Notre rôle et notre mission sont d'abord, à mon avis, de gérer une bonne Compagnie au service des Canadiens. Et c'est ce à quoi nous consacrons tous nos efforts.

[*Texte*]

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Pratte. Mr. Pratte has given you an outline of the role of Air Canada in the last two years. On the financial statement, I realize that there are many questions the committee would like to direct to Air Canada and I will not carry out too close a scrutiny of the questions but I would encourage members to pay some attention to Bill C-164, the one we have before us, and try to link their questions somewhat to the expenditures and the loans granted to Air Canada under that bill.

Having said that, I should also notify the Committee that we have the committee room and Air Canada is going to be with us from 9.30 to 12 this morning, if necessary; from 3.30 to 5.30 this afternoon, if necessary; and from 8 to 10 this evening, if necessary. So we all should get in a question or two. I would encourage all parties to try to retain a continuity of questioners and not give the Chair the difficulty it got into with CNR last week.

I have on my list Mr. Mazankowski, Mr. Stewart, Mr. Rose, Mr. MacKay, Mr. Guay, Mr. McKenzie, Mr. Whicher and Mr. Thomas. I will now recognize Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to extend my words of welcome to the chairman of Air Canada and his colleagues. I certainly appreciate their presence here this morning. I want to say I too agree with the Chairman's statement that it is beneficial for us to get together on a regular basis for discussion of the affairs of the company.

Mr. Pratte, you did touch briefly on the first question that I wanted to ask you and that was the matter of the role and mission of Air Canada. For a number of years you have indicated, and in fact complained about, the fact that the government had not really given to your corporation a clear definition of the precise role and the mission of Air Canada. This was referred to in your evidence that you presented the last time you appeared before the Committee. It seems that since that time this has been aggravated to some degree, at least by reports in the press, to the extent that you had allegedly stated you were experiencing a great deal of frustration in your dealings with Ottawa—headlines to the effect that Ottawa will not even answer your letters and the fact that you were ready to quit. I am wondering if this whole matter has been clarified now, Mr. Pratte, and whether the statement to which you have referred outlining, as you see it, your primary role and mission is consistent with the direction that has been provided to you by the government.

• 0950

Mr. Pratte: I believe what I have described in the speech that I made in Edmonton and which I just quoted is in line with what the government views as being the role of Air Canada, but I do not want to speak for the government. I think this is a mission that we have defined for ourselves; my knowledge of this situation conforms with what the role of Air Canada should be and I have no reason to believe the government disagrees with that.

Mr. Mazankowski: Then your relationship with the government has improved a great deal. Are you telling us that the frustrations you had in the past with the government no longer exist?

[*Interprétation*]

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Pratte. M. Pratte nous a donné un exposé du rôle de la Société Air Canada depuis deux ans. Il y a plusieurs postes de l'état financier au sujet desquels les membres du Comité voudront interroger les témoins de la Société Air Canada et je n'y verrai pas de trop près, mais j'encourage les membres à s'attacher au projet de loi C-164 que nous étudions et d'essayer de faire correspondre leurs questions aux dépenses et aux prêts accordés à la Société en vertu des dispositions du bill.

Je rappelle aux membres du Comités que nous disposons de la salle et des témoins de la Société Air Canada de 9 h. 30 à midi ce matin, s'il le faut; de 15 h. 30 à 17 h. 30 cet après-midi au besoin; et de 20 h. 00 à 22 h. 00 ce soir si cela se révèle indispensable. Nous devrions donc tous avoir la chance de poser une ou deux questions. Je demande à tous les partis de respecter l'ordre dans lequel sont inscrits les interrogateurs et de ne pas causer au président les difficultés qu'il a éprouvées au sujet du CN la semaine dernière.

J'ai d'inscrit sur ma liste M. Mazankowski, M. Stewart, M. Rose, M. MacKay, M. Guay, M. McKenzie, M. Whicher et M. Thomas. Je vais maintenant céder le parquet à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord dire quelques mots de bienvenue à l'adresse du président de la Société Air Canada et de ses collègues. Je suis de l'avis du président, qui estime utile pour nous de nous recontrer régulièrement afin de débattre les affaires intéressant la Société.

Monsieur Pratte, vous avez effleuré le sujet de ma première question lorsque vous avez parlé du rôle et de la mission de la Société Air Canada. Vous avez indiqué que vous vous êtes même plaint au cours des années que le gouvernement n'avait pas donné à votre Société une définition claire de son rôle et de sa mission. Il en a été fait mention dans votre témoignage lors de votre dernière comparution au comité. La situation semblait s'être aggravée d'après les rapports de presse car vous semblez avoir manifesté toute la frustration que vous éprouvez dans vos rapports avec Ottawa parce que vos lettres seraient demeurées sans réponse et que vous étiez prêt à démissionner. Je me demande si la lumière a été faite, monsieur Pratte, et si la déclaration à laquelle vous avez fait allusion et qui définirait votre rôle principal et la mission qui vous est dévolue serait conforme à l'orientation de votre Société par le gouvernement.

M. Pratte: Je pense que ce que j'ai décrit dans mon discours à Edmonton et que je viens de citer est conforme aux directives du gouvernement concernant le rôle de la Société Air Canada, mais je ne veux pas discuter le gouvernement. J'estime que c'est une mission que nous avons nous-mêmes définie; ma connaissance de la situation correspond au rôle de la Société et je n'ai aucune raison de croire que les autorités sont d'avis contraire.

M. Mazankowski: Vos relations avec le gouvernement ont donc beaucoup progressé. Est-ce que vous nous dites que les frustrations que vous avez éprouvées dans vos rapports antérieurs avec le gouvernement n'existent plus?

[*Text*]

Mr. Pratte: I would not want you to believe that my relationship with the government ever was bad. I may not be very skilful in dealing with the press because I am not a politician by nature. I think it is normal that I become frustrated at times or that we have disagreements, but I believe it certainly would be unfair to say that our relationship has been bad.

Mr. Mazankowski: I am sure you are familiar with the statement of policy that was announced in the House last Friday. Could we have your reaction to that statement? Do you see in it a more clearly defined role for Air Canada?

Mr. Pratte: Yes. I have not had time to study it in great detail, but I think my reaction and the reaction of the corporation is that we are satisfied with this new division of the world for a number of reasons.

One, it makes it clear now that it is a matter of government policy to decide who goes where; it is not a matter of agreement between two flight carriers, which I think is important. Second, it permits Air Canada to expand its services internationally and maintain what I believe—and I have to believe—is important: its pre-eminence internationally while allowing the other flight carrier some room to expand.

Perhaps others would like to have seen a different statement but so far as I am concerned, I am reasonably pleased with it. It gives us enough indication of what the route allocation is going to be to permit us to plan a long time in advance which is essential in this business.

Mr. Mazankowski: In 1971, when you appeared before the Committee, you stated that the basic problem as far as you were concerned at the management level was that you did not know the mission of Air Canada. You stated that it was difficult to manage any organization when you did not know what the purpose of the organization was; you are told on the one hand that the purpose of the organization is to be profitable as a private corporation and on the other hand that you are to provide service at all cost.

When you accepted the chairmanship of Air Canada, surely you must have known what your role as chief executive officer was and surely some aims and objectives must have been established. What were the aims and objectives when you took over as chairman? What were you priorities?

Mr. Pratte: There were no aims; the priorities were those of the corporation. Now the priorities for the corporation and the distinction between the so-called social role and the profit goal are those that I have outlined in my statement, which I have reason to believe fits in with the policy of the government.

Mr. Mazankowski: Are you reasonably satisfied that is being successfully achieved?

Mr. Pratte: I do not suppose I will be ever completely satisfied that we will achieve a long-term goal; that means we are not critical of ourselves. I am satisfied that we are making some yards towards achieving that.

Mr. Mazankowski: It was suggested in the press that you were appointed as chairman to put Air Canada on a sound financial basis and to, so-called put Air Canada's financial affairs in order. Is that correct?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne serais pas prêt à admettre que mes relations avec le gouvernement aient jamais été mauvaises. Je ne suis pas très habile à me défendre contre la presse car je ne suis pas politicien par nature. Il me semble normal d'être parfois frustré ou même de rencontrer des désaccords, mais il serait injuste de dire que nos relations sont mauvaises.

Mr. Mazankowski: Vous connaissez sans doute la déclaration de politique qui a été faite en Chambre vendredi dernier. Pourriez-vous nous dire quelle a été votre réaction? Y voyez-vous une meilleure définition de la Société Air Canada dans son rôle?

M. Pratte: Oui. Je n'ai pas eu le temps de l'étudier en détail, mais mon sentiment aussi bien que celui de la Société, me semble-t-il, en est un de satisfaction de la nouvelle répartition mondiale pour diverses raisons.

D'abord, il est maintenant nettement établi que c'est la politique du gouvernement qui décide qui va où; ce n'est pas une question d'accord entre deux transporteurs aériens, et cela me semble important. Deuxièmement, cela permet à Air Canada d'étendre ses services au domaine international tout en permettant aux autres lignes aériennes d'étendre leurs services.

D'autres auraient peut-être préféré une déclaration différente, mais pour ma part, j'en suis assez satisfait. Cela nous donne une idée assez juste du partage des itinéraires pour pouvoir prévoir longtemps d'avance qui est essentiel dans notre genre d'entreprise.

M. Mazankowski: En 1971, quand vous avez comparu devant le Comité, vous avez déclaré que la difficulté fondamentale, quant à vous, se trouvait au niveau de l'administration, ne sachant pas quelle devrait être la mission de la Société Air Canada. Vous avez déclaré qu'il était difficile d'assumer la gestion d'un organisme sans savoir quel était son objectif; d'un côté, on vous dit que l'organisme doit être rentable comme société privée, et par contre, que vous devez fournir le service à tout prix.

Lorsque vous avez accepté le poste de président de la Société Air Canada, vous deviez pourtant savoir quel rôle vous auriez à jouer comme directeur général et connaître certains des objectifs à établir. Quels étaient ces buts et objectifs lorsque vous avez assumé le poste de président? Quel est l'ordre de vos priorités?

M. Pratte: Il n'y avait pas d'objectif; l'ordre prioritaire était établi par la Société. Maintenant, l'ordre prioritaire auquel doit se soumettre la Société et la distinction entre le rôle présumé social et l'objectif de rentabilité est faite dans mon exposé et j'ai raison de croire quelle est conforme à la politique officielle.

M. Mazankowski: Sans doute êtes-vous assez certain d'y réussir?

M. Pratte: Je ne crois pas que je serai jamais entièrement satisfait et sûr d'atteindre un objectif à long terme; cela signifie que nous ne faisons pas d'auto-critique. Je suis persuadé que nous sommes en marche.

M. Mazankowski: Il a été insinué dans la presse que vous aviez été nommé président afin d'établir la Société Air Canada sur une base financière solide et de remettre de l'ordre dans les affaires de la Société, est-ce exact?

[*Texte*]

• 0955

Mr. Pratte: That would suggest that Air Canada's financial affairs were not in order before and I cannot accept that.

Mr. Mazankowski: I only ask that because it seems that at that time, the long-term debt of Air Canada was something in the order of $300 million. It has now doubled to $640 million. What is the projection for the future?

Mr. Pratte: So long as the capital structure is not changed, the debt is going to continue to grow.

Mr. Mazankowski: Are you satisfied with the financing structure of Air Canada?

Mr. Pratte: Ideally, the financial structure should be different. It should be closely related to the financial structure of an ordinary commercial corporation. It certainly is not realistic to have a financial corporation that has a debt-equity ration of something like 94:6 or 93:7, or whatever it is now. It should be something like 60:40; and, in due course, I hope this will be corrected.

It would be wrong, however, to say that this hampers us in the way we are doing business: that does not make us more or less efficient. The only thing is that, if we had a different capital structure, our profit at the bottom line would be higher because we would pay far less interest charges than we are paying now.

Mr. Mazankowski: Perhaps that is because Air Canada is part of the family of CN and we seem to be getting in that same sort of predicament. Maybe the inter-directorship has something to do with that?

Mr. Pratte: No. The capital structure is a matter for the government to decide. It has nothing to do with the relationship with the CNR.

Mr. Mazankowski: Mr. Pratte, what are the parameters within which you measure the relative success or failure of your airline. Is it on a basis similar in nature to those of other airlines, private or public? What is your yardstick or your guide in attempting to determine or assess whether you are achieving the mission and the role that you indicate you would like to see Air Canada achieve?

Mr. Pratte: I suppose there is no simple answer to your question. We have some service objectives for ourselves and are trying to achieve them; and as we achieve them, we upgrade the objectives so that we are trying to do better all the time.

In financial terms, certainly we look at other carriers; although I must say that the comparison with other carriers can only give us an indication of whether we are going in the right or wrong direction because of the fact that there are so many elements which vary between one carrier and another. But we certainly look at that at all times. In the same way, we look at our maintenance and mechanical reliability, and make comparisons with other carriers.

Essentially, I suppose, we are setting objectives which we feel are based on what the market wants. We make market surveys more so now than we have ever done. We are asking the public what it is that it wants on short-haul, long-haul, medium-haul routes, and are trying to establish standards in accordance with that to the extent that we can.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Cela laisserait entendre que la situation financière d'Air Canada n'était pas satisfaisante que je ne saurais en convenir.

M. Mazankowski: Je vous pose cette question car à l'époque la dette à long terme d'Air Canada s'élevait à 300 millions de dollars. Elle est passée actuellement à 640 millions de dollars. Quelles sont vos prévisions pour l'avenir?

M. Pratte: Tant que la structure financière ne sera pas modifiée, la dette continuera à augmenter.

M. Mazankowski: Est-ce que vous trouvez que la situation financière d'Air Canada est bonne?

M. Pratte: En principe elle devrait être différente; c'est-à-dire se rapprocher de celle d'une société d'aviation normale. Il est évidemment peu réaliste d'imposer à une société un rapport entre sa dette et son avoir de 94 à 6 ou de 93 à 7. Ce rapport devrait être de 60 à 40 et j'espère qu'éventuellement on remédiera à cette situation.

Toutefois cela n'influe en rien sur notre mode d'exploitation, à la seule différence que nos bénéfices seraient supérieurs du fait de la réduction de nos taux d'intérêts.

M. Mazankowski: Les difficultés découlent sans doute du fait qu'Air Canada appartient au groupe du Canadien National. Ne pensez-vous pas?

M. Pratte: Non, c'est au gouvernement de décider de la structure financière de la Société et cela n'a aucun rapport avec le Canadien National.

M. Mazankowski: Selon quels critères établissez-vous la réussite ou l'échec de votre Société? Sont-ils semblables à ceux utilisés par les autres sociétés aériennes publiques ou privées? Comment faites-vous pour déterminer si Air Canada remplit ou non ses objectifs?

M. Pratte: Votre question n'est guère simple. Nous nous sommes fixés des objectifs dans le domaine du service et lorsque ceux-ci sont atteints nous cherchons à faire mieux encore.

Sur le plan financier, nous examinons bien entendu ce que font les autres compagnies, sans oublier toutefois que bien des éléments diffèrent entre nous et les autres. Par ailleurs nous faisons également des comparaisons entre nos normes sur le plan de l'entretien de la mécanique et de la fiabilité et celles d'autres compagnies.

Les objectifs dépendent essentiellement de la demande du marché; c'est pourquoi nos études du marché sont actuellement plus nombreuses que jamais. Nous cherchons à déterminer ce que le public désire avoir sur les différents vols après quoi nous essayons de répondre à cette demande.

[*Text*]

We have also, during the past year, started conversations with the various provincial governments in order to try to determine what they perceive their needs to be in the area of air transportation and to determine whether we can fill those needs, whether we can satisfy them, whether we can give them advice or advice to others that can satisfy them. I think that this has resulted in a meaningful exchange of views between Air Canada and the provincial authorities and we intend to continue doing that, because it is certainly important that we work closely with the various authorities in the country, at least to the extent that we assist in fulfilling the needs that we perceive do exist in the area of air transportation.

• 1000

Mr. Mazankowski: You state that you would like to see your airline profit motivated and yet you point out that it is not always easy to achieve a profit and provide good service at the same time. You also seem to fear competition, at least according to a number of articles that have appeared in the press, and yet at the same time you have stated that a Crown corporation has an inefficiency syndrome which you are determined to overcome. I wonder how you rationalize those points. It seems to me that service and profit go hand in hand; if you give good service you attract more business and ultimately make a better profit. I suggest to you that competition is not necessarily bad in overcoming that inneficiency syndrome you refer to. I wonder whether the statements that have been made in reference to competition are in fact true and have been uttered by you, or is this again blown out of proportion by our interpretation?

Mr. Pratte: I agree with you that we are profit-oriented. I think we have good management. I have to respectfully disagree with you when you imply that we are afraid of competition. We are no more afraid of competition than CP Air is afraid of competition on the Hawaii-Vancouver route. If you will look at our record in Canada and outside you will see, for instance, that on the Los Angeles-Toronto route we have, in fact, more or less driven one American carrier out of business.

In 1972 we were the carrier on the north Atlantic that had the second highest growth, which is not an indication that we are afraid of competition or that we cannot successfully meet competition. What I have said, though, and what I firmly believe, is that for a country as thinly populated as Canada there is a price that perhaps we cannot afford to pay. I would not want Canada to go through what the United States has gone through, which they now regret and they are going tte other way round, because competition can be extremely expensive.

Mr. Mazankowski: Their airlines are making more money with less load factor, though. You have a satisfactory load factor.

The Chairman: I will try to get back to you for a second round. The first person is . . .

Mr. Mazankowski: Perhaps Mr. Pratte might finish his answer, which I so rudely interrupted.

Mr. Pratte: What was the question?

Mr. Mazankowski: The majority of the American airlines are indeed making money with a lower load factor. You people seem to enjoy a relatively high load factor and still maintain that any competition, at least from the regionals, would be severely detrimental.

[*Interpretation*]

En outre nous avons entamé des discussions avec les provinces afin de déterminer leurs besoins dans le domaine des transports aériens et si nous pouvons satisfaire ces besoins. Ceci s'est traduit par un échange de vue utile entre Air Canada et les provinces, échange de vue que nous entendons poursuivre, car il est essentiel que nous travaillions en collaboration étroite avec les autorités du pays en vue d'assurer nos besoins dans le domaine du transport aérien.

M. Mazankowski: Vous dites d'une part qu'Air Canada devrait s'orienter vers une politique de rentabilité en ajoutant par ailleurs que la rentabilité n'est pas toujours compatible avec la qualité du service. Vous semblez en outre craindre la concurrence tout en disant que les sociétés d'État sont frappées d'un syndrome d'inefficacité que vous êtes décidé à surmonter. Comment justifiez-vous vos prises de position? A mon avis, la qualité de service et la rentabilité ne sont nullement contradictoires, au contraire, car avec l'amélioration du service, le nombre de clients augmente et entraîne en même temps la hausse des bénéfices. Je pense donc que la concurrence pourrait peut-être vous aider à surmonter l'inefficacité dont vous vous plaignez. Je me demande même si les déclarations qu'on vous attribue au sujet de la concurrence sont exactes ou si elles n'ont pas été exagérées par la presse.

M. Pratte: Notre politique est effectivement fondée sur la rentabilité et, à mon avis, notre gestion est bonne. Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que nous craignons la concurrence. Nous ne craignons pas plus la concurrence que la Société CP Air ne craint la concurrence sur la ligne Hawaii-Vancouver. Les faits prouvent que sur le trajet Los Angeles-Toronto, par exemple, nous avons réussi à éliminer un de nos concurrents américains.

En 1972, notre taux de croissance était le second en ordre d'importance pour les vols transatlantiques, ce qui montre bien que nous ne craignons nullement la concurrence et que nous savons y faire face. Je suis néanmoins d'avis que, pour un pays aussi peu peuplé que le nôtre, le prix est peut-être trop élevé. Je ne voudrais pas voir le Canada refaire l'expérience des États-Unis, expérience que nos voisins regrettent d'ailleurs car la concurrence peut être extrêmement coûteuse.

M. Mazankowski: Cependant, les sociétés de transport aérien réalisent des bénéfices supérieurs avec moins de passagers, alors que vous avez un taux satisfaisant.

Le président: Vous aurez la parole lors d'un second tour. La première personne sur la liste . . .

M. Mazankowski: M. Pratte pourrait peut-être terminer sa réponse.

M. Pratte: Quelle était votre question?

M. Mazankowski: La plupart des sociétés américaines réalisent des bénéfices supérieurs tout en transportant moins de passagers. Or Air Canada, avec un taux de passagers relativement élevé, prétend néanmoins que la concurrence, plus particulièrment celle des sociétés régionales aurait un effet préjudiciable.

[*Texte*]

Mr. Pratte: The American carriers are not all making money and they have not always made money. As a matter of fact, our record in that respect is better than the average continental carrier. In certain years they are making money and in other years they are losing money. Our level of employment has been much more stable than theirs. I think it has to be recognized that in the airlines business, unlike in other businesses, it is probably more expensive to do business in Canada than it is in the United States.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Cochrane): Thank you, Mr. Chairman. I too would like to pay tribute to Mr. Baldwin, whom I have known for many years and for whom I have great regard. I would like to congratulate Air Canada in general for their performance these past two years. As you know, I am not one to criticize Air Canada because I did not happen to like a sandwich that was served to me on the way down, nor am I blind enough to think that there are not criticisms about Air Canada, and I have heard a number of them. Service is the most important thing, as you stated, Mr. Pratte; and there have been occasions where many people have criticized the service of Air Canada. But I am sure you are taking steps to improve the situations that were referred to.

As far as the international lines are concerned, I think Air Canada's service is second to no one else's. I have travelled on many airlines in the world and am always proud that Air Canada's service abroad is of very high quality. I think rather than wanting to criticize Air Canada all the time, it is time someone stated the other side of the coin and told the facts as they are.

Some hon. Members: Hear, hear!

• 1005

Mr. Stewart (Cochrane): I would like to say, Mr. Pratte, that although you undoubtedly hear remarks from members of Parliament and various people in Ottawa regarding your relationship here, certainly your Vice-President, Mr. Taylor, who has most of the responsibility here, is highly respected by everyone I know around here and, of course, your local man, Mr. Gauthier, has given excellent service to us all.

I would like to say, however, that if there is a lack of efficiency or service in some instances it is not entirely without understanding, because you have many, many disadvantages that other airlines do not have. You are tied with some kind of an umbilicus to the CN in your financing; you have to put up with a department, the CTC and all the rest. This, therefore, makes for a difficult situation.

It seems to me, however, that this problem before us regarding financing would be much simplier to solve if you had your own act. I cannot understand why Air Canada did not have an act years ago.

I believe there was a chap in the department who was writing an act—a colonial master who had come to the colonies and who now, I believe, has gone to another colony. But without too much reference to the corporation, I wonder at what stage, Mr. Pratte, this proposed Air Canada act is now? Is it ready to be brought out? It seems to me that many of your problems would be overcome if you had your own act.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Toutes les sociétés américaines réalisent des bénéfices et elles ne l'ont pas toujours fait. De ce point de vue nos résultats sont meilleurs que la moyenne américaine. Les Américains gagnent certaines années, mais d'autres années ils perdent. Notre niveau d'emploi a été plus stable que le leur. Il ne fait pas de doute que l'exploitation de lignes aériennes est plus coûteuse au Canada qu'aux États-Unis.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart (Cochrane): Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens également à m'associer aux hommages rendus à M. Baldwin, que je connais depuis de nombreuses années et que je respecte hautement. Je tiens d'autre part à féliciter Air Canada pour ses réalisations de ces deux dernières années. Ce n'est pas moi qui aurait l'idée de critiquer Air Canada parce que je n'ai pas aimé un sandwich qu'on m'a servi à bord d'un avion, tout en sachant bien entendu qu'Air Canada a fait l'objet de diverses critiques. Comme vous l'avez dit, le service est la chose la plus importante, mais le service d'Air Canada fait l'objet de maintes critiques. Je suis néanmoins convaincu que des mesures ont été prises afin d'y remédier.

En ce qui concerne les vols internationaux, j'estime que le service d'Air Canada ne le cède en rien aux autres. J'ai voyagé avec différentes compagnies et j'ai toujours pu constater avec fierté que le service d'Air Canada est de la plus haute qualité. Plutôt que de s'acharner à critiquer Air Canada, il vaudrait mieux voir l'envers de la médaille.

Des voix: Bravo!

M. Stewart (Cochrane): En dépit de toutes les critiques des députés et d'autres personnes d'Ottawa, M. Taylor, vice-président de la Société, est fort respecté ainsi que votre responsable local M. Gauthier.

J'ajouterais cependant que les lacunes que l'on a pu constater ne sont pas sans justification aucune, étant donné les désavantages que vous avez à supporter. Ainsi, sur le plan financier, vous êtes lié au Canadien National et vous devez par ailleurs tenir compte de l'avis du ministère, de celui de la Commission canadienne des transports, etc. Tout ceci vous laisse dans une situation assez difficile.

Je pense que le problème du financement serait fort simplifié si vous pouviez vous inspirer d'une loi qui vous serait propre. Je ne comprends pas pourquoi la Société Air Canada n'a toujours pas de loi bien à elle.

Il y avait un type au ministère qui était sensé rédiger une loi, et je me demande où en est actuellement la rédaction de ladite loi. Va-t-elle bientôt voir le jour? A mon avis cela vous permettrait de surmonter bien des difficultés.

[*Text*]

Mr. Pratte: There have been some conversations between our officials and those of the Department of Transport on the drafting of the legislation; but really, it is a matter of government policy, and I do not feel free to comment except to say that, with all due respect, while I would like possibly to see another act, I do not think I can use the absence of the act as an excuse for some of our deficiencies.

Mr. Stewart (Cochrane): I am sure you would not use that for an excuse, but I would like to give it as perhaps some reason.

Mr. Pratte: You are very generous.

The Chairman: A supplementary on that very point. Would the interest on your operating money be lower if your borrowed direct from the government, rather than having to take the intermediate step of going through the CNR?

Mr. Pratte: We have not borrowed for some time from the government, as you know; but when the government had authority to lend money to us, we were borrowing directly from the government and not through the CNR. But it is true to say that if we did borrow—and, as a matter of fact, we have borrowed—in the market, we could, on occasion, get a lower rate than we would get even from the government.

The Chairman: Mr. Stewart, go ahead.

Mr. Stewart (Cochrane): Mr. Pratte, although you are reluctant to speak about government policy, I wonder if you could give us an indication of whether or not there is going to be an act very soon.

Mr. Pratte: You have to recognize that we have an act. The problem is that the act has been in existence since 1937, I think it is, without any major amendment. Our view is that it no longer corresponds to the reality and that we need some broader corporate powers. If we are to compete, we need to have the same corporate powers as the people we are competing with; otherwise, I do not think it is a fair game. But whether it is a matter of urgency for the government—very frankly, I am in no position to answer.

Mr. Stewart (Cochrane): Fine.

I wonder whether we could go on to the question of the division of the world. I was a little surprised to hear you say that you are satisfied with the division of the world. I am not; and, in fact, do not think Air Canada should be.

• 1010

First of all, this whole business of bilaterals is a very unwieldy situation in Canada. Normally if Germany, France or most other countries are arranging for bilaterals they are talking country to country and they are talking about one airline. I am sure when they are speaking with Canada, as was the case with Germany and again with Italy, our internal problems as to whether we have one, two or three or how many international airlines is not their problem, it is our problem. Yet this has always come on to the international scene. It seems that there are too many people with their fingers in the pie trying to negotiate these bilaterals and as a result we have ended up with the kind of mess we have where we have lost business because of the Milan situation and so on.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Des discussions ont eu lieu entre les fonctionnaires d'Air Canada et ceux du ministère des Transports concernant la rédaction de la loi; mais en fait, cette question relève de la politique du gouvernement et je ne suis pas libre de parler. En tout état de cause, je ne peux invoquer l'absence d'une telle loi pour excuser les lacunes qui existent.

M. Stewart (Cochrane): Je ne doute point que vous ne chercherez pas à utiliser pareille excuse, mais c'est peut-être néanmoins une des raisons.

M. Pratte: Vous êtes très généreux.

Le président: Une question supplémentaire à ce sujet. Est-ce que vous auriez à payer des intérêts inférieurs si vous pouviez emprunter des fonds directement auprès du gouvernement plutôt que d'avoir à passer par le Canadien National?

M. Pratte: Vous savez sans doute que cela fait déjà tout un temps que nous n'avons pas emprunté d'argent au gouvernement; mais nous avons emprunté directement au gouvernement et non pas par le canal du Canadien National lorsque le gouvernement est autorisé à nous prêter de l'argent. Ce qui n'empêche que si nous pouvions emprunter sur le marché libre, nous obtiendrions des taux inférieurs à ceux du gouvernement.

Le président: Monsieur Stewart, allez-y.

M. Stewart (Cochrane): Bien que vous hésitiez à parler de la politique du gouvernement, pourriez-vous nous faire savoir si une loi va être déposée dans un proche avenir.

M. Pratte: La difficulté, c'est que la loi actuellement en vigueur remonte à 1937 sans qu'aucune modification majeure y ait été apportée depuis. Or nous estimons que le texte de la loi ne correspond plus à la réalité et qu'il faut étendre nos pouvoirs. Pour faire face à la concurrence, nous devons avoir les mêmes pouvoirs que les sociétés qui nous font concurrence, sans quoi nous nous trouvons en état d'infériorité, mais ce n'est pas à moi de dire si le gouvernement estime que c'est une question urgente ou non.

M. Stewart (Cochrane): D'accord.

Je vais maintenant passer au problème de la répartition des zones de survol. J'ai été quelque peu surpris de vous entendre dire satisfait de la répartition adoptée. Je ne le suis pas pour ma part, et je trouve qu'Air Canada ne devrait pas l'être davantage.

La question des discussions bilatérales est très difficile pour le Canada. Lorsqu'un pays tel que l'Allemagne ou la France entame des discussions bilatérales, il est toujours question d'une seule compagnie aérienne, alors que, avec le Canada, nous avons plusieurs compagnies. C'est toujours ce qui se produit lors des discussions internationales, comme avec l'Allemagne et l'Italie. Trop de personnes se mêlent de l'affaire et c'est ce qui fait que nous nous retrouvons dans un pétrin comme c'est arrivé avec le vol pour Milan.

[*Texte*]

It seems to me that there must be a better way of going about this, but before going into that, there is a point I would like to make about North Africa. The announcement the other day said that all of Africa will go to Air Canada with the exception of the three Arab countries in North Africa and probably Egypt and Sudan. Undoubtedly, the reason for the three North African countries being given to CP Air is because they are already close by in Spain, Portugal and Italy, but it seems to me first of all, I know for a fact that having had discussions with the transport people in Egypt in May, they are very anxious to have a Canadian carrier come in there but they have stated unequivocally, and I have said this to the Minister, that they will not accept CP Air. The reason is very obvious. I wish people in Canada would start to realize the realities of politics in the world.

The deal that was made between El Al and CP Air was done with an almost indecent haste and this has never really gone down completely with the Arab countries. They are very upset about it and although they are willing to forget about it now, they cannot forget about to the extent of having CP Air go into Egypt, so that is out of the question. Therefore, if in their wisdom the government has decided that CP Air should go to Egypt they might as well forget about going to Egypt at all because they will not accept anybody but Air Canada—that first of all.

It seems to me that this division of the world and dividing things up between CP and Air Canada, has caused a lot of trouble also within Canada. It has created a situation which I do not think existed. A myth grew up that there was some kind of battle between East and West in this thing and I do not believe there ever was. It has been created falsely and I think probably in government circles. Certainly I am not blaming Air Canada but there must be a better way of handling bilaterals with other countries. I wonder, Mr. Pratte, if you have ever explored together with CP Air, or if the government indeed has explored the possibility, some kind of amalgamation between the two international airlines.

Mr. Pratte: When I did say that I was satisfied with the policy I suppose I should also have indicated if I had written the policy I would have been much more liberal towards Air Canada, much more generous. I think one has to be a realist and say: well those are the facts of life and I am satisfied because it gives us room to expand and to fly to places in the world over a period of time that so far had been closed to us.

Now, as to whether there is a better way for Canada to negotiate bilateral agreements, I think this is implied in the ministerial statement and especially that part of the statement where the Minister said that in the future they would, so far as possible, designate the national carrier before they start negotiations. I think there has been a weakness in the past and it is probably the most serious of the weaknesses we have, that the negotiators at the bargaining table did not know when they started who was going to be the carrier to that foreign country, so they could not go for the routes that would fit in with the route structure of the carrier that was going to fly there. I think the fact this is contained in the ministerial statement indicates that there is likely to be a change for the better because undoubtedly a bilateral air agreement is nothing but a trade agreement. That is how the other countries approach it and for some time Canada probably did not approach it that way. There certainly are indications of a

[*Interprétation*]

Il doit y avoir une meilleure façon de procéder. Mais avant d'aller plus loin dans cette voie, je voudrais d'abord parler de l'Afrique du Nord. D'après une déclaration récente, tous les vols à destination de l'Afrique du Nord sont accordés à Air Canada, à l'exception de trois pays arabes de l'Afrique du Nord, ainsi que l'Égypte et le Soudan, apparemment. Ces trois pays de l'Afrique du Nord ont sans doute été accordés à CP Air, du fait que la Société détient déjà les vols à destination de l'Espagne, du Portugal et de l'Italie; je sais à la suite de discussions que j'ai eues au mois de mai dernier en Égypte, avec les responsables du transport, que ce pays tient beaucoup à ce qu'une compagnie canadienne vienne chez lui. Mais ils ont dit en termes clairs qu'ils n'accepteraient pas CP Air. La raison en est évidente. Il est temps que les Canadiens comprennent les réalités politiques.

En effet, l'accord conclu entre El Al et CP Air a été conclu avec une hâte pour le moins intempestive, ce que les pays arabes n'ont jamais accepté. Bien qu'ils soient prêts maintenant à ne plus en faire état, ils ne peuvent admettre, toutefois, que CP Air puisse maintenant atterrir en Egypte. Donc, le gouvernement ferait mieux d'y renoncer, car l'Égypte n'acceptera aucune autre société que Air Canada.

Par ailleurs, je trouve que cette répartition des vols entre CP Air et Air Canada a créé des difficultés à l'intérieur du pays également. Elle a suscité, et probablement même dans les milieux gouvernementaux, notamment, l'idée qu'il existe une sorte de rivalité entre l'est et l'ouest, ce qui n'était pas le cas, à mon avis. Il n'entre pas dans mon propos de critiquer Air Canada, mais il doit y avoir de meilleures façons d'aborder les discussions bilatérales avec d'autres pays. J'aimerais savoir si vous avez envisagé la possibilité de fusionner vos deux sociétés Air Canada et CP Air.

M. Pratte: Lorsque je vous ai dit que la politique donnait satisfaction, j'aurais dû ajouter que si cette politique avait dépendu de moi, je me serais montré bien plus généreux vis-à-vis d'Air Canada. Néanmoins, il faut être réaliste, et accepter les faits tels qu'ils sont, et pour ma part, je suis content, car cela nous permet d'assurer des vols dans des régions du monde qui, jusqu'à présent, nous étaient inaccessibles.

En ce qui concerne la question de savoir s'il y aura de meilleurs moyens de négocier les accords bilatéraux, je pense que vous trouverez la réponse dans la déclaration du ministre lorsqu'il dit qu'à l'avenir une compagnie nationale serait désignée avant l'ouverture de négociations. Notre point faible résidait dans le fait que le négociateur ne savait à l'ouverture des négociations laquelle des deux compagnies se verrait atttibuer les vols vers tel ou tel pays étranger. Le fait que le ministre y ait fait allusion dans sa déclaration laisse entendre que la politique sera modifiée vu que les accords aériens bilatéraux sont en réalité des accords commerciaux. C'est la façon dont les autres pays l'ont abordée et, pendant quelque temps, le Canada ne voyait pas les choses de cette façon. Il semble y avoir un changement actuellement, et j'en suis très heureux.

[*Text*]

change at the present time and I welcome that kind of change.

Mr. Stewart (Cochrane): What about this amalgamation possibility, Mr. Pratte?

• 1015

Mr. Pratte: I have certainly thought about it but it takes two parties and two willing parties to amalgamate. I would be very, very much surprised if CPAir were prepared to merge with Air Canada unless they got control. I am not prepared to agree to that.

Mr. Stewart (Cochrane): What about some kind of arrangement where the state owns 60 per cent of the shares and the rest would be public?

Mr. Pratte: Of the merged carriers?

Mr. Stewart (Cochrane): Yes, of the amalgamated carriers.

Mr. Pratte: Undoubtedly that exists in other countries. It exists in the Netherlands and in Switzerland. In Germany, I think, the public holds a small portion of Lufthansa. I think it used to exist in Japan but now the majority is held by banking institutions. It works well and certainly is something that could be worth considering.

Mr. Stewart (Cochrane): I know my time is up, Mr. Chairman, but I might suggest that perhaps the committee could think about that particular aspect. I think it would not be outside the scope of this committee to consider.

The Chairman: It would not be outside the scope of the committee but it certainly would be outside the committee's present reference.

Mr. Stewart (Cochrane): Right.

The Chairman: We are dealing with a finance bill, not a policy on air transport in Canada. Mr. Rose.

Mr. Rose: I was very interested, in Mr. Stewart's line of questions, especially his tribute to the people's airline applauded by that well known leftwinger, Mr. Whicher. I was just going to observe that suggestions from the other side sound makedly radical and even socialistic, and I think we should watch them very carefully on things like that.

The Chairman: Whom are you recommending that to? The Chairman or the President of the airline?

Mr. Rose: The Prime Minister said he was implementing some of the policies so I am not worried about that. Mr. Chairman, Mr. Pratte, I do not think you have told us very much, to be quite honest and frank with you, although there was a great number of words, many of them directed to an audience in Edmonton. But you must have plans for Air Canada and you must have problems. I looked over your statement with some care and I find no reference to any of those things there. What you felt you should do was to present us with a résumé really and that is about all.

An hon. Member: A snow job.

Mr. Rose: Is there anything you could tell us briefly about your plans and why you are coming to Parliament for money?

[*Interpretation*]

M. Stewart (Cochrane): Que pensez-vous de cette possibilité de fusion, monsieur Pratte?

M. Pratte: J'y ai certainement pensé, mais pour qu'il y ait fusion, il doit y avoir deux parties consentantes. Ça m'étonnerait beaucoup que la société CP Air soit disposée à se fusionner avec Air Canada, à moins qu'elle n'ait le contrôle, ce que je ne suis pas prêt à accepter.

M. Stewart (Cochrane): Que pensez-vous de cet arrangement par lequel l'État détient 60 p. 100 des actions et le public le reste?

M. Pratte: Vous parlez des transporteurs unifiés?

M. Stewart (Cochrane): Oui, des transporteurs unis.

M. Pratte: Il est vrai que cela existe dans d'autres pays, aux Pays-Bas et en Suisse. Je pense qu'en Allemagne une petite partie de la Lufthansa appartient au public. C'était également le cas au Japon, mais la majorité des actions est maintenant détenue par les institutions bancaires. Ce système fonctionne bien et il vaut certainement la peine d'être étudié.

M. Stewart (Cochrane): Je sais que mon temps est écoulé, monsieur le président, mais j'aimerais proposer que le Comité tienne compte de cet aspect particulier. Je ne crois pas que cela dépasse la compétence du Comité.

Le président: Non, mais cela ne fait certainement pas partie du mandat actuel du Comité.

M. Stewart (Cochrane): Très bien.

Le président: Nous étudions un bill financier et non pas une politique sur le transport aérien au Canada. Monsieur Rose.

M. Rose: Les propos de M. Stewart m'ont beaucoup intéressé, surtout l'hommage qu'il a rendu au personnel des lignes aériennes et qui a été fort applaudi par le député de la gauche, M. Whicher. J'allais justement dire que les suggestions de l'autre côté semblent carrément radicales et même socialistes, et je pense qu'il faut surveiller cela de très près.

Le président: A qui faites-vous cette recommandation? Au président du Comité ou au président de la ligne aérienne?

M. Rose: Le premier ministre a déclaré qu'il allait donner suite à certaines politiques, par conséquent, je ne suis pas inquiet. Monsieur le président, pour être bien franc et honnête, je ne crois pas que M. Pratte nous ait révélé grand-chose, même s'il y a eu abondance de mots, la plupart étant dirigés vers un auditoire d'Edmonton. Mais vous devez avoir des projets à Air Canada et aussi des problèmes. J'ai examiné avec soin votre déclaration et je ne vois rien dans ce sens. Vous avez cru devoir nous présenter un résumé, c'est tout.

Une voix: Bien des mots pour ne rien dire.

M. Rose: Pouvez-vous brièvement nous dire quels sont vos projets et pourquoi vous avez demandé de l'argent au Parlement?

[*Texte*]

Mr. Pratte: Certainly we have plans and you probably know just as well as the rest of us that we have problems. We are coming for money and this is what the bill asks for, for a number of things. We need some equipment and we need to have a government guarantee for engines that we purchased for the 1011 airplane and which we financed, like the other American carriers, with banking institutions in the UK. The guarantee for these engines is required because of our capital structure as these bankers would not lend us the money in view of the fact that the equity is so minimal compared to the capital. This is one of the objects of the bill.

The other object of the bill is to give the government authority to lend us money so that we may be able to pay for additional equipment. We have coming to us in 1973, if I remember correctly, three more DC-9s. We also have seven more 1011s which have to be paid for between now and the summer of 1974; one more 747 and five 727-200s that we will take delivery of.

Mr. Rose: In your testimony you mention that it was more expensive to run an airline in Canada, yet you are going out and buying all this new extra equipment. Do you have the same kind of passenger utilization of your equipment as do American airlines?

Mr. Pratte: You are referring to the American carriers?

• 1020

Mr. Rose: Yes, generically.

Mr. Pratte: I think, in general, our utilization may be a bit on the low side compared with the best of the American carriers. That is because our short hauls are quite low. Our hauls are quite . . .

Mr. Rose: At the same time at which you say your short hauls are quite low, we see an increase in the affluence of the regional carriers. Is it because you have to carry? Are you underutilized, in terms of passengers on these short hauls, because you are forced to play the service role in certain regions of Canada, whereas the regional airlines can do what the cable companies do—skim? In other words, they pick up the profitable routes. They are more concerned with the business side of it, and are going to look after their high profit lines; you pick up the rest, and that is where you become the service.

Mr. Pratte: There must be an element of that, but I think I can be a little more precise; we are about average within the band of the American industry. Compared with the American trunk carriers and PanAm we are about average in terms of airplane utilization; we are not the best, and we are not the lowest.

Mr. Rose: Are you satisfied that you are using and that you have ordered, the most efficient kinds of aircraft? That is, have you purchased exotic equipment perhaps not suitable for the kind of business you have?

Mr. Pratte: When it comes to selecting equipment, the first criterion we apply is to determine the kind of equipment needed for the use we have.

Mr. Rose: It has been my observation in flying that the staff aloft does everything in its power to make your trip as comfortable and enjoyable as possible. I prefer to fly on the people's airline. Nevertheless, that all breaks down when you get to the ground. What are you doing about trying to improve services on the ground?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous avons évidemment des projets et vous savez, comme tout le monde, que nous avons aussi des problèmes. Nous demandons de l'argent, c'est l'objectif du bill, pour un certain nombre de projets. Nous avons besoin d'équipement, de la garantie du gouvernement pour les moteurs que nous avons achetés pour l'avion 1011, que nous avons financé comme les autres transporteurs américains, par l'intermédiaire d'institutions bancaires au Royaume-Uni. Il nous faut cette garantie pour les moteurs, à cause de notre structure financière, car ces banquiers ne nous prêteraient pas d'argent étant donné que le capital effectif est si minime comparativement au capital réel. C'est un des buts du bill.

L'autre objet de ce bill c'est de donner au gouvernement l'autorité de nous prêter de l'argent, pour que nous puissions payer cet équipement additionnel. En 1973, si je me souviens, nous allons recevoir trois nouveaux DC-9. Il nous faudra également payer sept 1011 de plus, d'ici l'été de 1974. Nous allons recevoir également un 747 et cinq 727-200 nous seront livrés.

M. Rose: Vous avez déclaré qu'il était plus coûteux d'exploiter une ligne aérienne au Canada, et pourtant vous achetez tout ce nouvel équipement. Cet équipement va-t-il servir aux passagers autant que sur les lignes américaines?

M. Pratte: Vous parlez des transporteurs américains?

M. Rose: Dans l'ensemble, oui.

M. Pratte: Je pense qu'en général notre utilisation est un peu moins élevée que celle des transporteurs américains, parce que le nombre des trajets courts est très bas. Nos trajets sont tout à fait . . .

M. Rose: Et pourtant, même si vos trajets courts sont peu nombreux, nous voyons qu'il y a augmentation du nombre de transporteurs régionaux. Êtes-vous obligé de faire ce transport? Est-ce qu'il y a sous-utilisation, dans le nombre des passagers pour les trajets courts, parce que vous êtes forcés de desservir un certain nombre de régions du Canada, alors que les lignes aériennes régionales font comme les sociétés de câble, elles écrèment? Autrement dit, elles choisissent les routes rentables. Elles s'inquiètent plus du côté commercial et des profits élevés. Vous écopez du reste, et c'est là que vous jouez votre rôle de service.

M. Pratte: Il y a un peu de vrai à cela, mais je puis vous apporter des précisions. Nous sommes dans la moyenne dans l'industrie aérienne américaine, si l'on nous compare aux gros transporteurs américains et à la Pan Am, pour l'utilisation de nos avions. Nous ne sommes pas les meilleurs mais nous ne sommes pas les pires.

M. Rose: Croyez-vous que vous ayez commandé et que vous utilisiez aussi les meilleurs genres d'avions? Avez-vous acheté de l'équipement exotique, qui n'est peut-être pas approprié pour le genre d'entreprise que vous avez?

M. Pratte: Lorsqu'il faut choisir de l'équipement, le premier critère que nous appliquons, c'est de déterminer le genre d'équipement dont nous avons besoin pour l'utilisation que nous en faisons.

M. Rose: J'ai remarqué lorsque je voyage par avion que le personnel de bord fait tout ce qu'il peut pour nous rendre le voyage aussi confortable et aussi agréable que possible. Je préfère voler sur votre ligne. Néanmoins, lorsque vous atterrissez, tout change. Que faites-vous pour améliorer les services au sol?

[*Text*]

The night of the big Liberal conference in Vancouver, when they imported a number of politicians from Eastern Canada, several Cabinet Ministers stood around your carousel for about an hour and a half, waiting vainly for their baggage, only to find that it had not even left Toronto. It really did not do your PR any good. Sometimes, we find that several flights arrive in Vancouver at relatively the same time, then the toll gates open and we are lined up on the way out. I do this every Friday night, so I know it very well. What procedures have you initiated to improve Air Canada's ground services?

Mr. Pratte: There is no question that we had a ground-service problem this summer. I am sorry. It certainly was bad PR on our part to treat the Liberal Ministers as they apparently were treated in Vancouver.

Mr. Rose: It was a shock to them; we are accustomed to it.

Mr. Guay (St. Boniface): I object to just the Ministers.

Mr. Rose: Mr. Guay was there too that night.

An hon. Member: Do you think it is good for the Ministers to realize that they are mere mortals?

Mr. Pratte: This has happened to me, so I understand your problem very well. Take this summer, the months of August and September: our domestic traffic in August, I think was 30 per cent over that of last year; in September it was 27, 26 or 28 per cent over that of last year. We had projected a growth of something like 12 per cent, which is considered to be very, very healthy. There is no question that we were caught by surprise.

• 1025

Mr. Rose: This did not occur at that point, Mr. Pratte. I could understand the extra load both during the summer and also during the strike of the railroad, but I get the distinct impression that Air Canada does not have real procedures for improvements to flow up from the staff and that the staff's suggestions are frustrated when they reach the line management, perhaps middle management, and they go no further. I would like to know what kind of procedures you have to develop the flow from the bottom up.

Mr. Pratte: I do not want to claim that we are 100 per cent right but I certainly want to assure you that we are not as bad as some of us may feel at times, especially when one's baggage is lost, and certainly there is no effort being spared to try to improve communication between management on the one hand, all liaison management on the one hand, and the contract groups on the other hand.

Mr. Rose: Well, Mr. Pratte, with the greatest respect, I cannot reconcile your last statement with the kind of briefs and things we get from the flight attendants aloft and the staff people, whatever they are called down below, the union, the airline employees' association. They charge you are anti-union, that your settlements drag out and suggestions are ignored, that the working conditions are inadequate and they are very unhappy about this.

[*Interpretation*]

Le soir de la grande conférence liérale à Vancouver, on a importé un certain nombre de politiciens de l'Est du Canada, et plusieurs ministres du Cabinet ont dû attendre leurs bagages pendant une heure et demie autour du carrousel, pour se rendre compte finalement que les valises étaient toujours à Toronto. Cela n'améliore pas vos relations publiques. Nous nous rendons compte parfois que plusieurs envolées arrivent à Vancouver à peu près au même moment, les barrières de la douane s'ouvrent et nous faisons la queue jusqu'au dehors. Cela m'arrive tous les vendredis soir, par conséquent, je sais de quoi je parle. Qu'avez-vous fait pour améliorer les services d'Air Canada au sol?

M. Pratte: Nous avons sans doute eu des problèmes concernant les services au sol cet été. Je regrette. C'était certainement très mauvais pour les relations avec le public que les ministres fédéraux soient traités de cette façon à Vancouver.

M. Rose: Ce fut certainement un choc pour eux, mais nous, nous y sommes habitués.

M. Guay (Saint-Boniface): Je proteste, ce n'était pas un choc seulement pour les ministres.

M. Rose: M. Guay était là également.

Une voix: Ne croyez-vous pas que ce soit bon que les ministres réalisent qu'ils sont de simples mortels?

M. Pratte: Cela m'est arrivé, et je comprends très bien votre problème. Prenons le cas de cet été, des mois d'août et septembre, alors que notre trafic domestique était de 30 p. 100 supérieur à celui de l'an passé; en septembre, il était de 27, 26 ou 28 p. 100 supérieur à celui de l'an dernier. Nous avions prévu un accroissement d'environ 12 p. 100, ce qui nous semblait très appréciable. Il n'y a pas de doute, nous avons été pris par surprise.

M. Rose: Cela ne s'est pas passé à ce moment-là, monsieur. Je comprends qu'au cours de l'été dernier vous ayez eu un fardeau additionnel, et aussi pendant la grève des chemins de fer. J'ai l'impression, toutefois, que le Canada n'a pas vraiment pris de mesures pour améliorer le travail du personnel et que les suggestions de celui-ci ne sont pas écoutées à la haute direction, et peut-être même à la moyenne direction. J'aimerais savoir quelles mesures vous avez prises pour faciliter le travail du bas au haut de l'échelle.

M. Pratte: Je ne veux pas dire que nous ayons raison sur toute la ligne, mais je puis vous assurer que nous ne sommes pas aussi mauvais que nous semblons le croire à certains moments, surtout lorsqu'on perd ses bagages. Nous n'épargnons pas nos efforts pour améliorer les communications entre la direction d'une part, et le personnel de liaison d'autre part, et les groupes de contact également.

M. Rose: Eh bien, monsieur Pratte, sauf votre respect, je ne puis reconcilier votre dernière déclaration avec le genre de mémoires et autres choses que nous recevons du personnel de bord et du personnel au sol, quel que soit le nom que vous leur donnez, des syndicats, de l'association des employés des lignes aériennes. On vous accuse d'être anti-syndical, de retarder les règlements, d'ignorer les suggestions, d'accorder des conditions de travail inadéquates, et le personnel est assez malheureux de cette situation.

[*Texte*]

I want to move to one more point.

The Chairman: One last question, Mr. Rose.

Mr. Pratte: May I answer this because I feel that very much. I am not anti-union.

Mr. Rose: I did not say you were.

Mr. Pratte: The company is not anti-union. We do recognize the right of employees to organize and to strike, and we respect that right. We want to work very closely with our employees whether they are organized or not. In respect of the briefs that you have just referred to, I think one has to realize this is a difficult problem. I think there are answers to most of the things that are contained in that brief. In respect of the brief that you have received from one of the unions, most of these matters are under negotiation, and I think that my desire and the desire of the management is to resolve those issues at the bargaining table because I think this is what the collective bargaining code requires.

Mr. Rose: They suggest that your bargaining is sometimes lethargic.

I wonder if I could turn to one other quick question—a western regional question. It comes generally from the pilots and it has to do with the routes and assignments and crews for next summer. You are going to have a big increase in 1974. It is up 46 per cent in terms of the crews in Toronto and it is up 57 per cent in the crews in Montreal. In other words you have two major terminals in central Canada within 200 miles or so of one another, and for Vancouver, the suggestion is or at least the plans indicate that you are going to go up .65 per cent or less than 1 per cent, which means that people have the choice of either accepting a much lower job such as first officer or moving to central Canada, which many of them are reluctant to do. In view of the fact that the federal government proclaims an interest to provide for an increased economic activity for western Canada, I would certainly to hear your explanation for this because people are extremely upset. It has another ramification. It means that people very junior are flying out of Toronto and Montreal and you have senior captains with a lot of experience and among your best people that are flying as first officers out of Vancouver.

Mr. Pratte: I am glad you are asking the question because I know the problem exists. As a matter of fact, I am going next week if I am not tied up here to meet with the pilot group in Vancouver to talk to them about this particular problem; not only with the managers but the pilots that are represented by CALPA, that is the pilots' union. I think what I am going to tell them is this: our role is to provide transportation in Canada and outside with as good a service as we can and as inexpensively as possible. In my view this is our prime role, which means that when you come to prepare a schedule and deploy the equipment you have to think in terms of economics. Where is it and how should you deploy your equipment in order to have higher utilization in order to minimize your cost, and also giving better service and having better working conditions for the employees. This is how the whole thing is determined. The centre of traffic is Toronto and Montreal as opposed to Vancouver, and therefore it so happens that the majority of our flights have to originate there. If we were to base our equipment in Vancouver that would mean we would have to ferry the equipment to originate revenue flights out of Toronto or Montreal, which would be tremen-

[*Interprétation*]

J'aimerais passer à un autre sujet.

Le président: Une dernière question, monsieur Rose.

M. Pratte: J'aimerais répondre, car cela me touche beaucoup et je ne crois pas être antisyndical.

M. Rose: Je n'ai pas dit que vous l'étiez.

M. Pratte: La compagnie n'est pas antisyndicale non plus. Nous reconnaissons aux employés le droit de s'organiser et de faire la grève, et nous respectons ce droit. Nous voulons travailler très étroitement avec nos employés, qu'ils soient syndiqués ou non. Quant au mémoire dont vous avez parlé, il faut réaliser qu'il y a là un problème difficile. On peut répondre à la plupart des questions soulevées dans ce mémoire. Pour ce qui est du mémoire que vous avez reçu d'un de nos syndicats, la plupart des points soulevés sont en voie d'être négociés actuellement. Je souhaite, et la direction le souhaite également, résoudre ces questions à la table des négociations; c'est ce que le code des négociations collectives exige.

M. Rose: On dit que vos négociations sont parfois léthargiques.

Je me demande si je pourrais passer à une autre question, une question régionale concernant l'Ouest. C'est une question soulevée en général par les pilotes. Elle a trait aux routes, aux affectations et aux équipes de l'été prochain. Vous aurez, en 1974, une augmentation importante. Elle sera de 46 p. 100 pour les équipes de Toronto et de 57 p. 100 pour celles de Montréal. Autrement dit, vous avez deux aéroports terminaux importants au centre du Canada, à 200 milles l'un de l'autre. Pour Vancouver, les projets indiquent qu'une augmentation sera de .65 p. 100 ou de moins de 1 p. 100, ce qui signifie que le personnel choisit d'accepter un emploi moins élevé de premier officier ou de déménager au centre du Canada c'est ce que plusieurs hésitent à faire. Étant donné que le gouvernement fédéral se dit intéressé à promouvoir une activité économique accrue dans l'Ouest du Canada, j'aimerais certainement connaître vos explications à ce sujet, car la population est extrêmement troublée. Il y a également une autre complication. Il semble que les jeunes officiers volent à partir de Montréal et de Toronto, alors que vous avez des capitaines chevronnés, parmi votre meilleur personnel de vol, qui volent comme premiers officiers en partance de Vancouver.

M. Pratte: Je suis content que vous posiez la question, car je sais qu'il y a là un problème. En réalité, je dois me rendre la semaine prochaine, si je ne suis pas trop pris, rencontrer le groupe de pilotes de Vancouver, pour leur parler de cette question. Je dois rencontrer non seulement les directeurs mais les pilotes qui sont représentés par CALPA, le syndicat des pilotes. Je vais leur dire ceci: notre rôle est de fournir du transport aérien au Canada et à l'extérieur, de donner le meilleur service que nous pouvons, à un prix aussi bas que possible. C'est, à mon avis, notre premier rôle, ce qui veut dire que lors de la préparation des programmes et du déploiement de l'équipement, il faut penser en termes d'économie. Il faut déterminer où et comment déployer l'équipement pour le rentabiliser et réduire les coûts au minimum, pour assurer un meilleur service et de meilleures conditions de travail pour les employés. Le gros du traffic se situe à Toronto et Montréal plutôt qu'à Vancouver, et c'est pourquoi la majorité de nos vols ont ces deux villes pour origine. Si nous installions notre équipement à Vancouver, il faudrait le démanager pour les vols partant de Toronto ou de Montréal, ce qui reviendrait très cher et serait sans doute inefficace. Voilà

[*Text*]

dously expensive and certainly inefficient, and that is simply the reason. There is no bias in favour of Toronto or Montreal.

• 1030

Mr. Rose: If those pilots were to convince you that your savings in terms of efficiency and ferry were not that substantial, would you be prepared to be persuaded by their representations on the subject?

Mr. Pratte: I have an open mind; the more people I can make happy the happier I am.

Mr. Rose: You sound like Santa Claus!

The Chairman: Mr. Rose, I will put you name down for a second round. Mr. Mackay.

An hon. Member: You are Santa Claus! You want to give everything away.

Mr. Rose: To whom? Not to you. I would not give you a damn thing.

An hon. Member: Thank God.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pratte, I gather from your remarks today, sir, and some of the testimony you gave in 1971 that you would not be too unhappy if Air Canada could be disassociated from the CNR and receive its money directly through Parliament from the annual estimates and not through the CNR financing bill or the Minister of Finance. Is that a fair statement?

Mr. Pratte: I think there are two points in your question. One could possibly envisage having two separate bills on the one hand and Air Canada continuing to be owned by the CNR.

Mr. MacKay: It is rather an artificial connection from your point of view, is it not, Mr. Pratte? For example, the board of directors, those elected by the shareholders, you really mean elected by the CNR, do you not?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. MacKay: And they are not really elected as such, they are . . .

Mr. Pratte: They are appointed. The directors that are appointed by the shareholders, that is, by the CNR, are appointed by resolution of the board of the CN.

Mr. MacKay: Sure. Sir, on your organizational structure, your chain of command, as it were, in what way exactly is the role of the chairman, as defined, different from the role of the president? What do you really do that is different?

Mr. Pratte: That is a good question, what I do. At times I wonder what I am doing. I suppose, if you want to have a description, I am the Chairman and Chief Executive Officer and I am responsible for everything that goes on in the company. I am responsible to the board of directors and the president, and a certain number of vice-presidents report directly to me. On day-to-day matters I would say that the president is responsible for the day-to-day operations of the corporation, and I spend more time on longer-term planning, personnel matters, and things of that sort.

[*Interpretation*]

la raison. Nous ne cherchons pas à favoriser Toronto ou Montréal.

M. Rose: Si les pilotes arrivaient à vous convaincre que l'économie pratiquée en matière d'efficacité et de transport ne serait pas si importante, seriez-vous prêts à accepter leurs arguments sur ce point.

M. Pratte: J'ai l'esprit ouvert: plus je rends les gens heureux, plus je suis content.

M. Rose: On dirait le père Noël!

Le président: Monsieur Rose, j'inscris votre nom pour la deuxième série de questions. Monsieur MacKay.

Une voix: Vous êtes le père Noël! Vous voulez tout donner.

M. Rose: A qui? Pas à vous. Je ne vous donnerais rien du tout.

Une voix: Grâce à Dieu.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Pratte, d'après ce que vous avez dit aujourd'hui et d'après un témoignage que vous avez rendu en 1971, cela ne vous dérangerait pas trop qu'Air Canada devienne indépendant du CN et reçoive directement des crédits du Parlement, par l'intermédiaire du budget annuel et non pas du bill portant affectation des crédits du CN, ou du ministre des Finances. Ai-je bien raison?

M. Pratte: Votre question porte sur deux possibilités. On pourrait envisager soit deux bills fiscaux, soit de laisser Air Canada sous la dépendance du CN.

M. MacKay: Le lien est plutôt artificiel pour vous n'est-ce pas, monsieur Pratte? Lorsque vous parlez, par exemple, du conseil d'administration élu par les actionnaires, vous voulez dire par le CN, n'est-ce pas?

M. Pratte: C'est vrai.

M. MacKay: Et les administrateurs ne sont vraiment pas élus, mais . . .

M. Pratte: Ils sont nommés. Les administrateurs nommés par les actionnaires, c'est-à-dire par le CN, le sont au moyen d'une résolution du Conseil du CN.

M. MacKay: Bien sûr. D'après l'organisation de votre exécutif, dans quel sens le rôle du président du conseil d'administration, tel qu'il est défini, est-il différent de celui du président de la compagnie? Que faites-vous de vraiment différent?

M. Pratte: C'est une très bonne question. Je me demande parfois ce que je fais. Si vous voulez une description de mon poste, je suis président de la compagnie et principal fonctionnaire administratif; je suis responsable de l'ensemble des activités de la compagnie. Je suis responsable du Conseil d'administration, et le président, ainsi que plusieurs vice-présidents, sont directement sous mes ordres. Pour ce qui est du travail de routine, je dirais que le président est responsable de l'exploitation de la société au jour le jour, tandis que je m'occupe plus de la planification à long terme, des questions de personnel et de choses de ce genre.

[*Texte*]

Mr. MacKay: Sir, you have around 18 or 20 vice-presidents and most of them appear to be centred in Montreal. How many meetings do you have? What sort of policy direction are these people participating in? Are all 18 or 20 of them making a real contribution?

Mr. Pratte: I suppose I have to say yes, otherwise they would not be there. They are making the contribution that is required of them. Certainly we are meeting. We have an executive committee composed of a certain number of vice-presidents that meets every Friday morning. It usually lasts from 9 o'clock until 12.45 and very often it goes on into the afternoon. Minutes are prepared and they are distributed to all vice-presidents.

Mr. MacKay: Are these weekly meetings attended by a majority of your vice-presidents?

Mr. Pratte: These meetings are attended by members of the executive committee.

Mr. MacKay: And in all cases do they correspond to your vice-presidents? How many of the people on this rather lengthy list appear at your weekly meetings?

• 1035

Mr. Pratte: In addition to me there is a president, a vice-president of personnel, the Vice-President of Technical Services who represents flight operations, maintenance and purchasing of facilities, a vice-president of marketing, a vice-president of finance, Mr. Vaughan, and Mr. Taylor as Vice-President of Public Affairs.

Mr. MacKay: Are the gentlemen you have named the only ones that attend your meetings on a regular basis?

Mr. Pratte: Well, the others attend whenever they come in, but those are the members of the Executive Committee.

Mr. MacKay: Do these gentlemen you have just mentioned meet every week?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. MacKay: Do you ever have any meetings outside Montreal?

Mr. Pratte: We have had meetings of all the vice presidents in Montreal but I do not think we have had any meetings outside Montreal. As a matter of fact we were planning to have one outside Montreal last August and it had to be cancelled because of the railway strike.

Mr. MacKay: So to date you have not had very many meetings outside Montreal. Is this because you find it more efficient to have your meetings there? Do you feel you are getting a true picture by having your meetings pretty well exclusively in Montreal?

Mr. Pratte: I think the picture we are getting has no relationship to the location where the meeting is held. Whether we hold the meeting in Vancouver, Toronto or London, England, we get a reflection of the situation from the people that attend the meeting, not because of the environment in which we hold the meeting. In addition to having those meetings, a committee of management that includes all the vice-presidents, and in addition to the weekly meetings of the executive committee the President and I travel across the system and meet regularly with each one of the vice-presidents. The president meets regularly with his vice-president, the vice-president of maintenance, flight Operations and so on. And so do I.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Vous avez environ 18 ou 20 vice-présidents, dont la plupart semblent travailler à Montréal. Vous réunissez-vous souvent? Dans quelle mesure ces personnes participent-elles à l'élaboration de votre politique? Y contribuent-elle vraiment toutes?

M. Pratte: Je dois répondre que oui, sinon, elles ne seraient pas là. Elles font le travail qu'on leur demande de faire; nous nous réunissons, c'est certain. Nous avons un comité exécutif composé de plusieurs vice-présidents, qui se réunit tous les vendredis matin. La réunion dure en général de 9 heures à 12 h 45 et continue très souvent dans l'après-midi. On rédige un procès-verbal qui est distribué à tous les vice-présidents.

M. MacKay: Est-ce que la majorité des vice-présidents participent à ces réunions hedbomadaires?

M. Pratte: Ce sont les membres du comité exécutif qui y participent.

M. MacKay: Ce sont toujours les vice-présidents? Combien des personnes figurant sur cette longue liste participent à vos réunions hebdomadaires?

M. Pratte: En plus de moi, il y a un président, un vice-président du personnel, le vice-président des services techniques, qui représente les opérations aériennes, l'entretien et l'acquisition du matériel, un vice-président de la commercialisation, un vice-président des finances, M. Vaughan et M. Taylor, vice-président des affaires publiques.

M. MacKay: Ces personnes que vous avez nommés sont-elles les seules qui participent régulièrement à vos réunions?

M. Pratte: Les autres y participent quand elles sont là, mais celles-ci sont les membres du comité exécutif.

M. MacKay: Ces personnes se rencontrent-elles chaque semaine?

M. Pratte: Oui.

M. MacKay: Vos réunions peuvent-elles se passer en dehors de Montréal?

M. Pratte: Les vice-présidents se réunissent tous à Montréal, mais je ne pense pas que nous ayons eu de réunion en dehors de Montréal. En fait, nous en avions prévu une en dehors de Montréal, en août dernier, que nous avons dû annuler en raison de la grève des chemins de fer.

M. MacKay: Donc, jusqu'à présent, vous n'avez pas eu beaucoup de réunions en dehors de Montréal. Est-ce parce qu'il est plus pratique de les convoquer à Montréal même? Pensez-vous avoir une bonne idée de l'ensemble en ne vous réunissant qu'à Montréal?

M. Pratte: L'idée que nous avons n'a aucun rapport avec l'endroit où nous nous réunissons. Que nous le fassions à Vancouver, à Toronto ou à Londres, les personnes qui participent à la réunion nous donneront une image de la situation, indépendamment du lieu où nous nous trouvons. En plus de ces réunions, nous avons un comité de gestion comprenant tous les vice-présidents, et en plus de la réunion hebdomadaire du comité exécutif, le président et moi-même visitons l'ensemble du réseau et rencontrons régulièrement chacun des vice-présidents. Le président voit régulièrement ses vice-présidents, celui de l'entretien, des opérations aériennes, et ainsi de suite. Moi aussi, d'ailleurs.

[*Text*]

Mr. MacKay: When I look at all these officers, and I do understand that you are a large company, the thought goes through my mind you may be a little top heavy with vice-presidents. However, that is not for me to say. But it does strike me as rather strange that you have your meetings exclusively in one part of Canada, when you are a national airlines. I thought there might be some merit in occasionally having your meetings in some of the other major cities.

Mr. Pratte: We are planning to hold some directors' meetings outside Montreal. But I believe regular weekly meetings of the executive committee, generally speaking, should be held at the headquarters because this is where all the material and support staff are, and I think we are more efficient that way. This does not mean to say that these people do not travel. In addition to the president and myself travelling visiting stations and meeting with the vice-presidents and local managers the vice-presidents located at headquarters regularly do travel across the system to meet all levels of employees, managers and nonmanagers alike, so that they may learn from experience and know about our problems.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Pratte.

Mr. Chairman, I would like to ask a question of Mr. Baldwin, of this falls within the purview of his duties. Mr. Baldwin, are purchasing policies for new aircraft and so on something with which you are concerned?

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): Basically, fleet strategy involvement is the responsibility of the Chairman, Mr. MacKay. I am familiar with policy matters but I think the question should perhaps be his.

Mr. MacKay: I will ask the question and perhaps whichever one of you feel it more appropriate can answer.

Do you make any attempt to co-ordinate purchasing policies with other government departments? I am thinking of the Department of National Defence. Do not both your fleets to some extent have the same type of aircraft? I mean DND uses Boeing sometines, and Douglas, and so do you.

Mr. Pratte: I think it depends what you mean by type, sir. I think the Department of National Defence uses the Boeing 707 and we are using the DC 8, and when the Department of National Defence bought the Boeing 707 we already had a large number of DC 8s.

Mr. MacKay: This is the point, Mr. Pratte. There are not that many major aircraft manufacturers. Are you trying, for efficiency reasons, interchangeability reasons, or in any other way to make a conscious effort to get the benefit of economies of scale in co-ordinating your policies? Do you have any liaison with the Department of National Defence in this regard?

Mr. Pratte: Not in this regard, sir.

• 1040

Mr. MacKay: Do you not think there might be substantial savings to be gained by doing this? Has it occurred to you?

Mr. Pratte: I would not be able to answer that question. Maybe Mr. Baldwin would.

[*Interpretation*]

M. MacKay: Lorsque je vois tous ces administrateurs, je sais que vous représentez une grosse compagnie. Il me semble que vous avez un peu trop de vice-présidents. Ce n'est pas à moi à le dire, cependant. Mais il me semble plutôt curieux que toutes vos réunions se déroulent exclusivement dans un endroit du Canada, alors que vous êtes une compagnie nationale. Il me semble qu'il serait bon, à l'occasion, que vous vous réunissiez dans d'autres grandes villes.

M. Pratte: Nous avons prévu quelques réunions d'administrateurs en dehors de Montréal. Mais j'estime que les réunions hebdomadaires du comité exécutif doivent se faire en général au siège social, parce que c'est là que nous avons tout notre équipement et notre personnel de soutien, ce qui nous donne plus d'efficacité. Ce qui ne veut pas dire que ces personnes ne voyagent pas. Outre le président et moi-même, qui visitons des gares et rencontrons les vice-présidents et les administrateurs locaux, les vice-présidents travaillant au siège social parcourent régulièrement le réseau pour rencontrer des employés de tous niveaux, administrateurs ou non, afin d'acquérir de l'expérience et de prendre connaissance de nos problèmes.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur Pratte.

Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Baldwin, si celle-ci a trait à ses fonctions. Monsieur Baldwin, vous occupez-vous de l'acquisition de nouveaux avions, et ainsi de suite?

M. J. R. Baldwin (président d'Air Canada): En principe, monsieur MacKay, c'est le président qui est responsable de la politique concernant la flotte. J'en connais les détails, mais je pense que c'est à lui que doit s'adresser la question.

M. MacKay: Je vais poser ma question, et celui d'entre vous qui se sentira le plus apte à répondre pourra le faire.

Vous efforcez-vous de coordonner votre politique d'acquisition avec les autres ministères du gouvernement? Je songe à celui de la Défense nationale. Ne vous servez-vous pas du même type d'avions, dans une certaine mesure? La Défense se sert parfois de Boeings et de Douglas, et vous aussi.

M. Pratte: Cela dépend de ce que vous entendez par type. Je pense que le ministère de la Défense nationale se sert de Boeings 707, tandis que nous employons les DC8, et lorsque ce ministère a acheté des Boeings 707, nous avions déjà plusieurs DC8.

M. MacKay: C'est justement la question, monsieur Pratte. Il n'y a pas tellement de constructeurs d'avions. Vous efforcez-vous, pour des raisons d'efficacité ou d'interchangeabilité, ou pour d'autres motifs, de réaliser des économies d'échelle en coordonnant vos politiques? Êtes-vous en contact avec le ministère de la Défense nationale à cet égard?

M. Pratte: Pas à cet égard, non.

M. MacKay: Ne pensez-vous pas que cela permettrait d'importantes économies? Y avez-vous pensé?

M. Pratte: Je ne suis pas en mesure de vous répondre. M. Baldwin le pourra peut-être.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: I think the decisions of the airline with regard to the aircraft it uses have to be based, Mr. MacKay, on the selection of a commercial vehicle with reasonable economics and good passenger service or cargo service characteristics, designed to suit the various types of routes that Air Canada has. We require a fleet that covers a fairly wide spectrum, the DC-9 at the bottom of the scale in terms of size, running up to the 747 at the top of the scale. Our decisions have to be based on selecting the type of aircraft that will best serve the Canadian public on the various types of routes and on a reasonably economic basis.

Having said that, it is very much in the corporation's mind that when it selects a new aircraft type, it is desirable to work with the Department of Supply and Services and the Department of Industry, Trade and Commerce in regard to those aspects that may lend themselves to Canadian production. Also, we have to bear in mind what the over-all government policy is with regard to its equipment. There is quite a difference in the philosophy of the military approach to aircraft and the civil carrier approach to aircraft.

I do not think the Department of National Defence would take it very happily if we were to suggest to them that they should set out to buy civil type aircraft that suit us. I think that would be going rather far. Mind you, if it did happen, we would be delighted to do what we could to co-operate in terms of standard support and things of that sort. The military type aircraft really would not suit our requirements.

Mr. MacKay: I appreciate that, sir, very clearly, but at the same time the companies which manufacture and supply different types of aircraft would not be necessarily adverse to giving some government departments or your particular requirements a better deal if some of their ancillary type aircraft were thrown in on the deal.

I realize that you require different aircraft for different purposes. But they are supplied by the same manufacturer. Again, my question is really: are you satisfied that you are trying to get the proper economies of scale when you are co-ordinating your purchasing? Are you satisfied that you have explored this possibility enough?

Mr. Baldwin: I think so. I think the economies of scale come through our own purchasing policy. I think the awareness of the various federal departments of government well in advance of our placing or orders with regard to the nature of the orders we propose to place opens the avenue for the over-all type of co-ordination that you have in mind, if this should prove to be desirable in the over-all federal policy.

Mr. MacKay: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I, too, would like to compliment Mr. Baldwin. I had the occasion to meet him and his lovely wife, and I would like to say that notwithstanding the personal aspect of it, I am sorry to see him go.

Coming back to the matter we are dealing with in the Committee today, I would like to ask Mr. Pratte a question. An assignment has been received by the various pilots. I believe this particular information is being sent out by Mr. Davis, who I think is on your board. It outlines the number of pilots that would eventually be with your new training program. They would be assigned to various places and cities across Canada.

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Monsieur MacKay, lorsqu'elle décide des appareils qu'elle va utiliser, la compagnie doit choisir un véhicule commercial assez économique, assurant un bon service pour les passagers ou la marchandise, adapté aux divers itinéraires qu'exploite Air Canada. Nous avons besoin d'une flotte assez diversifiée, depuis le DC-9 au bas de l'échelle, jusqu'au 747 à l'autre extrémité. Nous devons fonder notre choix sur le type d'appareil qui rendra le meilleur service au public canadien sur tous nos itinéraires, et ceci de manière assez économique.

Ceci dit, lorsque la Société choisit un nouveau type d'appareil, elle sait bien qu'il est souhaitable de travailler en collaboration avec le ministère des Approvisionnements et Services et celui de l'Industrie et du Commerce, pour déterminer les secteurs qui pourraient être confiés à l'industrie canadienne. Nous devons également tenir compte de la politique globale du gouvernement à l'égard de cet équipement. Les militaires et les transporteurs civils envisagent l'acquisition d'appareils d'une manière toute différente.

Je ne pense pas que le ministère de la Défense nationale se réjouirait tellement si nous proposions de leur faire acheter le genre d'appareils qui nous convient. Ce serait aller plutôt loin. Remarquez que si cela se produisait, nous ferions de notre mieux pour collaborer en matière d'équipement uniforme et de matériel du genre. Les avions de type militaire ne correspondent vraiment pas à nos besoins.

M. MacKay: Je comprends très bien, mais les compagnies qui construisent et vendent différents types d'avions ne refuseraient pas nécessairement de considérer les exigences de certains ministères ou du vôtre d'un bon œil si vous vous proposiez de leur acheter certains de leurs autres appareils.

Je sais que vous avez besoin de divers appareils pour diverses utilisations. Mais c'est le même constructeur qui vous les vend. Je pose à nouveau ma question: pensez-vous rechercher les économies d'échelle appropriées lorsque vous coordonnez vos acquisitions? Pensez-vous avoir suffisamment envisagé cette possibilité?

M. Baldwin: Je le pense. Je pense que les économies d'échelle nous viennent de notre propre politique d'acquisition. Que les divers ministères fédéraux concernés soient au courant du genre de commandes que nous entendons faire bien avant de faire ces commandes prépare le terrain au genre de coordination globale à laquelle vous songez, s'il s'avère souhaitable que le gouvernement fédéral adopte une telle politique.

M. MacKay: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je voudrais également féliciter M. Baldwin. J'ai eu l'occasion de le rencontrer, ainsi que sa charmante épouse, et je tiens à dire que, mis à part l'aspect personnel de nos relations, je suis désolé de le voir partir.

Pour en revenir au sujet dont nous traitons aujourd'hui, j'aimerais poser une question à M. Pratte. Tous les pilotes ont reçu une affectation. Ce renseignement nous est communiqué par M. Davis, qui, je pense, fait partie de votre conseil. On y indique le nombre de pilotes qui pourraient faire partie de votre nouveau programme de formation. Ils seraient affectés à divers postes et villes du Canada.

[*Text*]

I am aware of what they are in numbers. Is there any possibility, Mr. Pratte, that you could give consideration to having that training centre placed in Winnipeg? We have the space available in Winnipeg. There is not as much traffic as there is in Toronto. I refer to the pilot training centre, the possibility of decentralizing it in Winnipeg, or in fact moving the whole thing into Winnipeg and call it your pilot training base.

You have to train these pilots, I understand. Is there any possibility whereby this could be done in Winnipeg rather than in Toronto or Montreal as it is done at present?

• 1045

Mr. Baldwin: Mr. Guay, the pilot training is a little peculiar in the sence that the greater part of our training is not *ab initio* training of new recruits. That constitutes only a small portion of the training.

Most of our training involves the retraining of second officers to become first officers and first officers to become captains or the retraining to move from a DC9 to a DC8 or a DC8 to a L-1011. These are the four different aircraft types and the three degrees of status: second officer, first officer, captain. Under the union agreements that we have with CALPA, the pilots have a right to move up through the scale in order of seniority as openings occur. I would guess that 80 per cent or more of our training is the retraining of pilots to move through this comprehensive, roughly 10-step cycle that takes them up the ladder of promotion through the scale of the various aircraft types and the various positions on them.

This means that this has to be done mainly in the spare time of the pilots where the aircraft are available and off the cycle of regular scheduled service—taken off for a day or two for training. Most airlines follow this procedure for pilot training and do their training where most of the pilots are and where the equipment can be obtained most easily without interfering with commercial schedules. This is why we put the two simulator bases in Montreal and Toronto.

Mr. Guay (St. Boniface): That is exactly my point. I was aware of what you have said but perhaps I did not place the question properly, Mr. Baldwin. I felt there would be less chance of interrupting your commercial operations if training was done in the Winnipeg base than if it was done in Toronto or Montreal. I probably used the word "training" when I should have said "retraining". Why could most of this not be done in the Winnipeg area instead of in eastern Canada as it is at present?

Mr. Baldwin: This may be worth looking at, but to come back to my answer, you can get your aircraft time most readily in Montreal and Toronto because this is where most of the aircraft have to spend their overnight time. You also have your pilots available in their spare time.

There have been occasions when, to avoid congestion at an airport, we have sent a training group out to another city but it has always been brought back to base eventually because of what I have mentioned. We will take an aircraft that is an operational spare for eight hours at Toronto, and we will throw it into a training cycle for four or six hours and get some training done on the spare time of pilots that are already at that base.

[*Interpretation*]

Je sais quel en est le nombre. Est-il possible, monsieur Pratte, que vous envisagiez de créer ce centre de formation à Winnipeg? Nous y avons l'espace voulu. Le trafic n'y est pas aussi dense qu'à Toronto. Je songe à la possibilité de décentraliser ce centre de formation des pilotes à Winnipeg, ou d'installer toute l'affaire à Winnipeg et de l'appeler votre centre de formation des pilotes.

Je sais que ces pilotes doivent être formés. Est-il possible que cela se fasse à Winnipeg, plutôt qu'à Toronto ou à Montréal, comme actuellement?

M. Baldwin: Monsieur Guay, ce centre de formation est un peu spécial dans le sens que la plupart des personnes qui y sont formées ne sont pas de nouvelles recrues. Celles-ci n'en constituent qu'une petite partie.

Nous y recyclons surtout des officiers en second pour qu'ils passent premiers officiers, et des premiers officiers pour qu'ils passent capitaines, ou pour qu'ils passent d'un DC9 à un DC8 ou d'un DC8 à un L-1011. Voilà les 4 types d'avions et les trois grades concernés: officier en second, premier officier et capitaine. En vertu des accords syndicaux que nous avons passés avec l'Association canadienne des pilotes de ligne, les pilotes ont le droit de passer à un grade supérieur, par ordre d'ancienneté, et selon les ouvertures. J'imagine que 80 p. 100 ou plus de notre formation consiste à recycler des pilotes pour qu'ils gravissent cette échelle d'environ 10 paliers, qui leur assure une promotion sur les divers types d'avions et aux divers postes qu'on y occupe.

Les pilotes doivent donc se former surtout pendant leur temps libre, lorsque des avions sont disponibles et ne sont pas en service: ils prennent un ou deux jours pour se recycler. La plupart des compagnies aériennes forment ainsi leurs pilotes; elles le font là où se trouvent la plupart des pilotes et là où l'on peut se procurer l'équipement le plus facilement sans perturber les opérations commerciales. C'est pourquoi nous avons installé deux centres de simulateurs, à Montréal et à Toronto.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est exactement ce que je dis. J'ai bien compris ce que vous avez dit, monsieur Baldwin, mais je n'ai peut-être pas bien posé ma question. Il me semble qu'on aurait de meilleures chances de ne pas perturber les opérations commerciales si la formation avait lieu à Winnipeg plutôt qu'à Toronto ou à Montréal. J'ai sans doute parlé de «formation» alors que j'aurais dû dire «recyclage». Pourquoi cela ne pourrait-il pas se faire surtout à Winnipeg, plutot que dans l'Est du Canada, comme actuellement?

M. Baldwin: On pourrait envisager la chose, mais pour en revenir à ma réponse, il est plus rapide de récupérer des appareils à Montréal et à Toronto, parce que c'est là que la plupart sont stationnés pour la nuit. C'est là également que se trouvent les pilotes pendant leur temps libre.

Il est arrivé que, pour éviter la congestion d'un aéroport, nous envoyions un groupe en formation dans une autre ville, mais on l'a toujours ramené dans notre centre pour les motifs que je vous ai donnés. Nous prenons, par exemple, un avion inutilisé pendant 8 heures à Toronto, nous l'introduisons dans le cycle de la formation pendant 4 ou 10 heures et profitons du temps libre des pilotes qui se trouvent déjà au centre.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to refer to the act of 1937 that you mentioned, Mr. Pratte. Has any official request been made recently to the Ministry of Transport for a change in the act?

Mr. Pratte: I think there was an announcement made about two years ago by the then minister of transport that the act would be revised. If I remember correctly, the announcement was made by Mr. Jamieson in answer to a question that was put to him in the House. As a result of that, there have been communications between our officials and the officials of the Ministry of Transport.

Mr. Guay (St. Boniface): I was aware of that, Mr. Pratte. I will repeat my question. Has there been any official request made by your company to the Ministry of Transport to have the act changed? I think that is slightly different from the Minister's announcement.

Mr. Pratte: Not recently. There have been, over the past few months, some communications. Some time ago, the matter of the revision of the act was brought up officially with the Minister of Transport.

Mr. Guay (St. Boniface): My next question is a very serious one. You have spoken about the service of the airline. Because of the seriousness of the allegation and comments made by Mr. McKenzie, the Member for Winnipeg South Centre, and on which you must have received certain information, I would like to quote, in part, his answer first of all to the Minister of Transport on April 17, 1973. He wrote to the Minister saying in the third paragraph, and I would like to quote:

> ... and what I have found is nothing but incompetence, inefficiency and unhappiness among the majority of employees working there.

I would like to repeat it.

• 1050

> ... and what I have found is nothing but incompetence, inefficiency and unhappiness among the majority of employees working there.

I would like, sir, that you make some comments in this regard because of the seriousness of this allegation, and I think the matter ought to be cleared once and for all.

Mr. Pratte: First of all I want to state without any equivocation that the procedures we follow and the facilities we have rank with the best in the world. In no way will we compromise safety or the airworthiness standards of our aircraft. We have had and we continue to have an excellent reputation for technical excellence. It is our policy to continue without letup in this phase of our operation.

I have read Mr. McKenzie's press statements from time to time and have gone over these statements in detail with the head of our technical services group and the head of our maintenance facilities. Our vice-president of maintenance visited with Mr. McKenzie and he invited him to visit Air Canada's maintenance base at Dorval. Mr. McKenzie has not responded to that invitation.

Some hon. Members: Shame, shame!

Mr. Pratte: Therefore in my view I have to say, since you are asking me the question, that it is most unfortunate Mr. McKenzie should continue to make what I consider to be unfounded allegations which imply that Air Canada's maintenance functions do not come up to the airworthiness standards of the Minister of Transport. We are assured by the Director- General of Civil Aeronautics of the Ministry of Transport that this is not so.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais revenir à la loi de 1937 que vous avez mentionnée, monsieur Pratte. A-t-on demandé récemment au ministère des Transports de modifier cette loi?

M. Pratte: Je pense que le ministre des Transports a annoncé, il y a deux ans environ, que la loi serait revisée. Si j'ai bonne souvenance, c'est M. Jamieson qui l'a annoncé en réponse à une question qui lui était posée en Chambre. A la suite de cela, il y a eu des entretiens entre nos représentants et ceux du ministère des Transports.

M. Guay (Saint-Boniface): Je savais cela, monsieur Pratte. Je répète ma question. Votre compagnie a-t-elle demandé officiellement au ministère des Transports de changer la loi? C'est quand même un peu différent de ce qu'a annoncé le ministre.

M. Pratte: Pas récemment. Il y a des entretiens depuis quelques mois. Il y a quelque temps, nous avons entretenu officiellement le ministre de la question de la révision de la loi.

M. Guay (Saint-Boniface): Ma question suivante est très sérieuse. Vous avez parlé du service de la compagnie. En raison de la gravité des allégations et des commentaires de M. McKenzie, député de Winnipeg-Sud-Centre, à propos desquels vous avez dû recevoir certains renseignements, j'aimerais citer une partie de sa réponse, d'abord au ministre des Transports, en date du 17 avril 1973. Il a écrit au ministre disant, au troisième paragraphe, et j'aimerais en citer le texte:

> ... et ce que j'ai observé, c'est la totale incompétence, l'inefficacité et le mauvais moral de la majorité des employés qui y travaillent.

Je tiens à le répéter:

> ... et ce que j'ai observé, c'est la totale incompétence, l'inefficacité et le mauvais moral de la majorité des employés qui y travaillent.

J'aimerais, monsieur, que vous nous donniez des explications à ce sujet une bonne fois pour toutes, car la gravité de cette allégation et de ce qui en fait l'objet l'exige.

M. Pratte: Je veux d'abord déclarer sans équivoque que nos méthodes et notre matériel sont ce qu'il y a de mieux au monde. D'aucune façon nous ne sommes prêts à compromettre la sécurité ou à contrevenir aux normes concernant la navigation aérienne. Nous jouissons du point de vue technique d'une excellente réputation. Nous avons pour principe de maintenir ce niveau.

A plusieurs reprises, j'ai lu les déclarations de M. McKenzie à la presse et je les ai analysées avec le directeur de nos services techniques et de l'entretien. Notre vice-président chargé de l'entretien s'est rendu auprès de M. McKenzie et l'a invité à visiter les installations d'Air Canada à Dorval. M. McKenzie ne s'est pas rendu à cette invitation.

Des voix: Dommage!

M. Pratte: A mon avis et puisque vous me posez la question, il est vraiment dommage que M. McKenzie continue à faire des déclarations dénuées de fondement et à penser que l'entretien à Air Canada n'est pas fait selon les normes établies par le ministre des Transports. Le directeur général de l'aviation civile du ministère des Transports nous assure qu'il n'en est rien.

[*Text*]

I wish to say also that having one major maintenance facility at a particular location or on the other hand having a multiplicity of such facilities at different locations, has no bearing whatsoever on standards of proficiency. With respect, I have discussed the matter also with the head of the IAM union, Mr. Pitchford, and he concurs in the views I have just expressed.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I would like to carry on with that particular aspect because some of the other charges have been that Air Canada is highly overstaffed in some departments and grossly understaffed in others. While overstaffing resulted in higher costs and so on. Then there is the serious implication in regards to safety, and number two particularly—with which you disagreed and I want you to emphasize it—is that in some instances safety requirements were not adhered to. Then after you have answered that one, answer the third one, that outdated systems which are responsible for much inefficiency are in widespread use. I will stop there because I feel that these should be answered.

Mr. Pratte: Well, sir, maybe the best way to provide you with an answer would be to ask our vice-president at the maintenance branch, Mr. Bill Norberg, who is here, to come up to the table and answer those charges specifically.

He is in charge not only for the maintenance facilities but also for the maintenance operations across the system.

Mr. Peters: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Peters on a point of order.

Mr. Peters: Mr. Guay has been reading from some letter. Mr. Pratte apparently knows the answers to these questions so I would like to know if it would be possible to have the letter that was written tabled and whatever replies were made to that letter.

The Chairman: Mr. Guay . . .

Mr. Guay (St. Boniface): I hope he is not using my time while he is talking, that is all, Mr. Chairman.

The Chairman: No, Mr. Guay, he is not. Mr. Guay can read really from any letter of series of notes or any document he wants to bring into the Committee, Mr. Peters. If he wants to table it with the Committee, and if there is unanimous consent of the Committee to have it tabled, that can be done also but he does not have to.

Mr. Peters: I am requesting, Mr. Chairman, that you ask if there is agreement.

An Hon. Member: You would have to table all the questions.

The Chairman: First of all, is Mr. Guay reading from an official document of some kind or some letter he has received?

Mr. Guay (St. Boniface): If you do not take it from my time I will answer that I am actually reading the letter of Mr. McKenzie, and he certainly has lots of them I am sure because they have been distributed all over. If the member in question has not received one I would suggest that he is the only one who has not in Canada because everybody else got one. There are very serious charges in here which I think should be cleared and this is the time to do it while we have Air Canada here.

[*Interpretation*]

Je tiens également à dire que la concentration des services d'entretien en un seul endroit n'a rien à voir avec les normes d'efficacité. J'en ai discuté également avec le président du Syndicat de l'aviation internationale et il se range à mon avis.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, j'aimerais poursuivre la question car on accuse aussi Air Canada d'avoir un excédent de personnel dans certains secteurs et d'en manquer dans d'autres. Ainsi, les surnuméraires élèvent les coûts. Cela soulève de graves doutes au sujet de la sécurité et, la deuxième objection—sur laquelle vous n'êtes pas d'accord et vous l'avez fortement souligné—est que les règles dans certains cas ne sont pas observées. Après y avoir répondu, je vous demanderais de répondre sur un troisième point, la désuétude du matériel qui explique une bonne part de l'inefficacité.

M. Pratte: La meilleure façon de vous répondre serait de demander à notre vice-président de la Direction de l'entretien, M. Bill Norberg, qui est ici présent, de bien vouloir s'approcher de la table et de réfuter ces accusations.

Il est directeur non seulement du service d'entretien mais aussi des opérations pour tout le réseau.

M. Peters: Monsieur le président, j'onvoque le Règlement.

Le président: M. Peters fait appel au Règlement.

M. Peters: M. Guay a lu des extraits d'une lettre. M. Pratte semble connaître les réponses à ces questions. Serait-il possible que la lettre soit déposée de même que les réponses à cette lettre.

Le président: Monsieur Guay . . .

M. Guay (Saint-Boniface): J'espère qu'il ne prend pas sur le temps qui m'est accordé, c'est tout monsieur le président.

Le président: Non, monsieur Guay. M. Guay peut citer des lettres, des notes ou n'importe quel document qu'il désire déposer devant ce comité, et si le consentement du comité est unanime, il le peut mais il n'y est pas obligé.

M. Peters: Voulez-vous, monsieur le président, demander si le consentement est unanime.

Une voix: Il nous faudrait consigner toutes les questions.

Le président: D'abord, est-ce que M. Guay lisait des extraits d'un document officiel ou d'une lettre qu'il a reçue?

M. Guay (Saint-Boniface): Si vous ne coupez pas mon temps de parole, je vais répondre que je lisais une partie de la lettre de M. McKenzie et il en a certainement de nombreux exemplaires car ils ont été distribués partout. Si le député qui intervient n'en a pas reçu un exemplaire, je prétends qu'il est le seul au Canada car tout le monde à part lui en a reçu. Des accusations graves sont portées ici que je crois nécessaire de réfuter en présence des témoins d'Air Canada.

[*Texte*]

An hon. Member: Hear, hear.

• 1055

Mr. Guay (St. Boniface): If I have not got time to finish it on my time, I would like you to put me down for the second round because it is my intention to clarify it once and for all.

The Chairman: Mr. Guay, do you wish to have that document tabled with the Committee?

Mr. Guay (St. Boniface): No, because I want to discuss it and we have not talked about it. If I do not finish tonight I hope I will be able to do it in the morning.

The Chairman: All right, then. We do not have unanimous consent. Proceed with your next question. We obviously do not have unanimous consent.

Mr. Guay (St. Boniface): Do I have to repeat the question for the gentlemen in regard to the charges made by Mr. McKenzie?

Mr. Baldwin: Could you run over the three points that you raised?

Mr. Guay (St. Boniface): Yes. The three points again are that further to what I have already mentioned,

> Air Canada is highly overstaffed in some departments and grossly understaffed in others. While overstaffing results in higher costs through duplication, understaffing often results in failure to comply with MOT regulations; in fact, has serious implications, mostly safety.

The number two point is:

> In some instances, safety requirements are not adhered to.

and number three:

> Outdated systems which are responsible for much inefficiency are in widespread use.

These are very, very important matters that ought to be cleared. If you do not have copies I will make them available to you, but I would like an answer on the record.

Mr. J. W. Norberg (Vice-President, Maintenance, Air Canada): Mr. Chairman, to begin with, I will start in the order that they have been presented. As far as staff is concerned, within the maintenance branch, we have over the past few years been trying to take advantage of every opportunity we can to improve our efficiency and to improve our performance.

We have also responded to the pressures that we are under as a corporation to keep our costs to a minimum. we have over the past two to three years added a considerable amount of staff in areas that we feel they are required. In an organization like an airline, particularly the maintenance branch, we have from time to time surpluses in some skilled categories and shortages in others. We have utilized every possibility to smooth out our staff profiles and take advantage of these surpluses while recognizing the shortages.

[*Interprétation*]

Une voix: Brovo!

M. Guay (Saint-Boniface): Si je n'ai pas le temps de vider la question à ce tour-ci, je voudrais bien que vous m'inscriviez pour un second tour afin que je puisse savoir à quoi m'en tenir une fois pour toutes.

Le président: Voulez-vous déposer le document en question, monsieur Guay?

M. Guay (Saint-Boniface): Non, je veux simplement discuter. Et si je n'ai pas le temps de finir aujourd'hui, j'espère bien avoir l'occasion de le faire ce soir, sinon demain matin.

Le président: Je regrette, il n'y a pas consentement unanime. Posez une autre question.

M. Guay (Saint-Boniface): Dois-je répéter la question au sujet des accusations portées par M. McKenzie?

M. Baldwin: Pouvez-vous revenir sur ces trois points que vous soulevez?

M. Guay (Saint-Boniface): Les trois points sont les suivants, et je continue ici:

> Air Canada compte trop de personnel dans certains départements et pas suffisamment dans d'autres. Une surcharge de personnel entraîne une augmentation des coûts; en revanche, une insuffisance de personnel empêche souvent de se conformer aux règlements du ministère des Transports, avec toutes les conséquences graves que cela comporte, surtout du point de vue de la sécurité.

Le deuxième argument est celui-ci:

> Dans certains cas, les règlements concernant la sécurité ne sont pas respectés.

Enfin, le troisième argument:

> On utilise largement du matériel périmé qui contribue passablement à l'inefficacité générale.

Voilà des accusations très graves qui doivent trouver une réponse. Si vous n'avez pas ce document, je suis prêt à vous le fournir mais de grâce, donnez-nous des explications.

M. J.-W. Norberg (Vice-président, Entretien, Air Canada): Je vais procéder dans l'ordre, si vous le voulez bien, monsieur le président. En ce qui concerne le personnel, au sein du service d'entretien, nous avons essayé au cours des dernières années de tirer partie de toutes les occasions qui se sont présentées d'améliorer l'efficacité et le rendement.

Nous avons également essayé de réduire les coûts au maximum comme il faut s'y attendre d'une société comme la nôtre. Nous avons à un moment donné ajouté au personnel là où nous croyions que c'était nécessaire. Il arrive certainement, au sein du service d'entretien, qu'il y ait un surplus de personnel dans certaines spécialisations et un manque dans d'autres. C'est inévitable. A chaque occasion, nous avons essayé d'équilibrer l'effectif et de tirer partie des surplus qui se présentaient.

[*Text*]

The major area of workload increase that we have experienced in the past year to 18 months has been in our power plant area, and this recognizes the influx of the new wide-bodied aircraft and also the growing DC-8, DC-9 and the Air Jamaica fleet, which we also maintain.

We have added considerable staff in these areas during late 1972 and into 1973. We naturally want to make the most judicious use of these resources, and because of the particular skill requirements we have in our branch, it is not always possible to get the skill you want when you want it. In such cases, we are called upon to utilize overtime in those particular categories to make up for that deficiency. We have had to do this considerably during 1973 in certain specific areas.

As far as the staff levels are concerned, they in no way compromise the work that has to be done. We either obtain it through staff or we have to use overtime to achieve it.

Mr. Guay (St. Boniface): Next, Mr. Chairman, is that employees' morale is incredibly low, as are performance levels.

Mr. Norberg: Let us begin with the word "performance" because I think this is probably one of the key issues. In no way will we compromise the safety or airworthiness of our vehicles at any time. It is an ongoing problem in responsibility for our branch to monitor technical performance, to monitor it regularly, to identify causes of problems and implement rectifications. To do this we have a staff which are around the clock, seven days a week, monitoring the technical performance, and each day there is an extensive review of performance and we report on a great many parameters of our performance on a daily basis to all areas of concern.

Mr. Guay (St. Boniface): Next, Mr. Chairman, equipment is not performing properly, attributable to poor servicing.

• 1100

Mr. Norberg: That is a pretty general statement when you say equipment. If you mean flight equipment, I think I have already indicated that our performance is monitored and our performance levels are basically what they have been; they are not deteriorating. We are trying to improve them. We are trying to improve them because it is essential to service.

As far as other equipment is concerned, we have introduced a great deal of new equipment into our plant in the last 18 months, particularly in the power plant area I just mentioned, and we have been bringing most of that equipment on line during 1972 and early 1973.

Mr. Guay (St. Boniface): You do not agree with that allegation at all?

Mr. Norberg: No, I do not.

Mr. Guay (St. Boniface): Okay. The next one is that the basic training and rules, etc., for employees is mostly nonexistent and many are unaware of the MOT's standards requirements and general procedures.

[*Interpretation*]

Le travail supplémentaire que nous avons eu au cours des 18 derniers mois, notamment, s'est présenté surtout dans la section des moteurs; il y a eu une recrudescence d'activité pour ce qui est des nouveaux appareils de grande capacité, des DC-8, des DC-9, également de la flotte d'*Air Jamaica* dont nous devons nous occuper.

Le personnel a été accru considérablement à ce niveau vers la fin de 1972 et en 1973. Nous avons essayé de répartir le plus judicieusement possible nos ressources en personnel; il faut souligner qu'il n'est pas toujours facile, à cause de la nature particulière de notre travail, d'obtenir les spécialistes dont nous avons besoin au moment où nous en avons justement besoin. Dans certains cas, nous avons dû avoir recours aux heures supplémentaires pour faire exécuter le travail. Il y en a eu passablement en 1973, surtout dans certains secteurs.

Donc, les effectifs ne présentent aucune difficulté majeure du point de vue de la sécurité. Nous avons pu chaque fois soit accroître le personnel, soit demander des heures supplémentaires.

M. Guay (Saint-Boniface): Il y a également le fait que le moral des employés serait extrêmement bas et que leur rendement s'en ressentirait.

M. Norbert: Il faut commencer par définir le terme de «rendement». Tout est là. Nous n'avons jamais rien fait qui ait pu compromettre la sécurité ou le bon état de vol de nos appareils. Notre service effectue une surveillance de tous les instants sur le rendement, afin de voir les problèmes et d'y remédier. Il y a à cette fin un personnel qui à toute heure du jour, sept jours par semaine, surveille le rendement technique et maintient un contrôle absolument strict; nous faisons quotidiennement un rapport détaillé de toute question importante.

M. Guay (Saint-Boniface): En outre, monsieur le président, l'équipement fonctionne mal parce qu'il est mal entretenu.

M. Norberg: Quand vous parlez d'équipement c'est un terme assez général. Si vous parlez de matériel aérien, j'ai déjà précisé que notre qualité est contrôlée et nos niveaux de performance demeurent fondamentalement les mêmes. Bref, la qualité ne diminue pas. Nous essayons de l'améliorer. L'amélioration est essentielle à notre service.

Pour ce qui est d'autre matériel, nous avons mis en chantier une quantité massive dans nos usines d'électricité dont je viens de parler et nous avons installé la plupart de cet équipement en 1972 et au début de 1973.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous n'êtes pas du tout d'accord avec cette affirmation?

M. Norberg: Non.

M. Guay (Saint-Boniface): Bon. Il y a en outre la formation de base, les règles et ainsi de suite qui n'existent à peu près pas pour les employés et nombreux sont ceux parmi eux qui ne connaissent pas les normes, les exigences et le règlement général du ministère des Transports.

[*Texte*]

Mr. Norberg: I think a general statement on our relationship to the Ministry of Transport with regards to regulations would be in order.

We receive our guidelines through a series of air navigation orders issued by the Ministry of Transport and this, in turn, presents itself in a letter of approval which we receive from the Ministry of Transport. This letter of approval is our licence from the Ministry to operate a maintenance facility for the maintenance, repair and modification of aircraft that we operate. Part of this letter of approval requires that we have on hand the facilities, the equipment, the skills, the training, the publications, the systems, to effectively carry that out.

As far as Ministry of Transport manuals and procedures are concerned, they convert themselves into our technical manuals, and we have a lengthly list of manuals required to operate our fleet. If I were to put one page of each one of them into a book, it would have over 800,000 pages in it and if I were to multiply this by the distribution, there would be approximately 20 million pages of technical information required to support our day-to-day operation. The key issue in technical publications and technical data is the timing and updating of the critical items involving safety and airworthiness and these are handled on a minute-by-minute basis. If we were to get a request from a manufacturer to check a certain part of an aircraft that had exhibited a particular problem, we would convert this into an instruction within a matter of minutes or hours. If it is a cosmetic change to a manual that says to reword a paragraph, we will give that lower priority. The high priority items are handled immediately.

As far as training is concerned, we have a great deal of training to do. We have been not only fundamental in developing a basic training program for young people getting into the aerospace and aircraft maintenance business, we have co-operated with the Ministry of Transport and technical schools to develop curricula which are common across Canada. We conduct a great deal of training with our young people they enter. We have a three-year training program for the basic and general knowledge. We then go into the more specific skills and categories and we then train people on specific new aircraft types. We have, on hand, on the average about 30 maintenance instructors operating full-time and, at any one time, you will find approximately 100 people in the classrooms.

The Chairman: Mr. Guay, I know you are going to pursue this problem but perhaps later today. I have given you very generous time.

Mr. Guay (St. Boniface): I want to thank you, Mr. Chairman. You have been most generous, as usual, and I intend to follow it up. Thank you.

An hon. Member: A very liberal fellow.

[*Interprétation*]

M. Norberg: A mon sens, il serait opportun de faire une déclaration générale sur les rapports que nous avons avec le ministère des Transports au niveau des règlements.

Nos directives nous viennent d'une série de règlements sur la navigation aérienne émanant du ministère des Transports puis nous recevons une lettre d'approbation du ministère des Transports. Cette lettre d'approbation est en quelque sorte un permis que nous accorde le ministère pour assurer l'entretien, les réparations et modifier les avions dont nous nous servons. Une partie de cette lettre d'approbation exige que nous ayions les installations, le matériel, la compétence, la formation, la publication et les systèmes nécessaires pour mener à bien notre entreprise.

Pour ce qui est des manuels et des règlements du ministère des Transports, on les a transformés en manuels techniques; une longue liste de manuels est nécessaire pour assurer le fonctionnement de notre flotte. Si je m'avisais de prendre une page de chacun des manuels en cause et d'en faire un livre, ce bouquin compterait plus de 800 pages, et si je devais multiplier le tout par la distribution, il faudrait compter environ 20 millions de pages d'information technique nécessaire au soutien de nos opérations quotidiennes. La question clé dans nos publications et données techniques est le délai qui nous est imparti ainsi que la mise à jour des articles critiques mettant en cause la sécurité et la valeur aérienne de l'équipement qui est réglé à chaque instant. Si un fabricant nous demande de vérifier une certaine partie d'un avion qui a démontré des difficultés particulières, ce problème donnerait naissance à une instruction à peine quelques minutes ou quelques heures plus tard. Parfois, si l'on apporte un changement cosmétique à notre manuel dont on veut rédiger un paragraphe, nous donnerons à cette activité une priorité moins importante. On s'occupe immédiatement des articles qui viennent en tête de la liste des priorités.

En ce qui concerne la formation, nous avons beaucoup à faire. Non seulement nous avons établi des principes essentiels d'élaboration d'un programme de formation de base pour les jeunes gens qui se lancent dans le domaine aérospatial et dans le service d'entretien des avions, mais nous avons également collaboré avec le ministère des Transports et les écoles techniques pour élaborer un curriculum identique dans tout le pays. Dès leur entrée, les jeunes sont soumis à une formation intensive. Nous avons un programme de formation de trois ans qui donne un savoir essentiel et général. Nous nous attaquons ensuite dans des domaines de compétence et de catégorie plus spécialisée et nous formons nos jeunes en fonction de nouveaux types d'avions bien précis. En moyenne, nous avons 30 instructeurs d'entretien engagés à plein temps et, en tout temps les salles d'étude comptent environ 100 personnes.

Le président: Monsieur Guay, je sais que vous poursuivez cette question, mais je vous invite à le faire plus tard. Je me suis montré très généreux en vous allouant le temps de parole.

M. Guay (Saint-Boniface): Je tiens à vous remercier, monsieur le président. Comme toujours, vous vous êtes montré très généreux et j'ai l'intention de poursuivre ce que je disais. Je vous remercie.

Une voix: C'est un type très libéral.

[*Text*]

The Chairman: Mr. McKenzie is the next questioner.

Mr. McKenzie: To assist the Committee in the safety aspect at Dorval, Mr. Chairman, would Mr. Norberg produce all of last year's safety audits on the avionic shop, the safety equipment, aircraft tires, life rafts, the hydraulic systems and all the audits on the manuals? If we could have these produced, then we would have everything here in our hands.

For the information of the Committee regarding safety, could we have the full report on flight 954 which was flying from Bermuda to Antigua on November 3, aircraft 875, when there was rapid depressurization and a number of passengers suffered ear damage? If we could have the full report on that, I think it would be excellent information.

I also think it would be really helpful for this Committee if many of these mechanics who take early retirement from Dorval could be brought in as witnesses. I spoke to many of them and I had a press conference in Winnipeg in September and they appeared as witnesses to back up the statements I made.

The Chairman: That last question, Mr. McKenzie, is really for the Committee to decide, not for the witnesses, and we will take it up maybe in a steering committee later on but not, certainly, right now.

Mr. McKenzie: No. I just pass that on.

• 1105

There is another matter I would like to get onto in the meantime and we will return to the safety later on when we have all the audits and the Flight 954 information.

Mr. Pratte: As I understand it, you are making the accusation that our aeroplanes are not safe, and I have to deny that. If your informants are employees, they should follow the rules of the collective labour agreement because the union has a safety representative at every base and any employee that feels that the equipment is not safe has the duty under the collective labour agreement to file a grievance, and none has been filed. The matter has been investigated time and time again by myself, by the vice-president of maintenance, by the Director of Civil Aviation. I have had conversations with Mr. Pitchford about it. He has gone into it and we found absolutely nothing. Therefore, I have to say that I believe we have a good working force, very dedicated employees and officers, and I certainly do not understand why a member of this Committee—and I say that with all due respect, Mr. Chairman—pretends that Air Canada is staffed with employees that do not perform well. I have to resent that charge, because my duty is, in effect, to say that they are extremely good indeed, and I say that because I believe that.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Go ahead, Mr. Poulin, on a point of order.

Mr. Poulin: May I say that unfounded allegations in any field, without any supporting evidence, made irresponsibly, unless there is some evidence to support the allegations—they should be forthcoming. Otherwise the allegations should be withdrawn because it reflects not only upon the airline but it reflects upon their safety and indeed the confidence of Canadians in flying in those

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur McKenzie au suivant.

M. McKenzie: Pour venir en aide au Comité concernant l'aspect sécurité à Dorval, monsieur le président, monsieur Norberg pourrait-il produire au moins les vérifications de sécurité de l'an dernier sur les ateliers d'avionique, les matériels de sécurité, les pneux d'avions, les radeaux de sauvetage, les systèmes hydrauliques et toutes les vérifications sur tous les manuels? Si cette présentation était possible, nous aurions tous les éléments en mains.

Pour la gouverne du Comité concernant la sécurité, pourrions-nous avoir un rapport complet pour le vol 954 qui faisait le parcours des Bermudes aux Antigues le 3 novembre, soit l'avion 875 au moment où il y a eu une dépressurisation rapide causant à un nombre de voyageurs des troubles d'oreilles? Si nous pouvions avoir le rapport complet à ce propos, cela constituerait des renseignements excellents.

A mon sens, le Comité aurait avantage à inviter comme témoin de nombreux mécaniciens qui ont pris une retraite prématurée à Dorval. J'en ai parlé à beaucoup et j'ai tenu une conférence de presse à Winnipeg en septembre dernier où ils sont venus appuyer mes déclarations.

Le président: Oui, à propos de cette dernière question M. McKenzie il importe au Comité d'en décider et non pas aux témoins et il se peut que je soulève la question au comité directeur plus tard mais certainement pas maintenant.

M. McKenzie: Non. Je transmets ce message.

Entre temps j'aimerais aborder une autre question et nous reviendrons plus tard à la question de sécurité quand nous aurons un ensemble des vérifications et les informations sur le vol 954.

M. Pratte: Dois-je comprendre que vous nous accusez du manque de sécurité de nos avions et je m'inscris en faux contre cette affirmation. Si vos informateurs sont des employés ils doivent suivre les règlements des conventions collectives du travail, le syndicat ayant un représentant de sécurité sur chaque base; ainsi, tout employé estimant que le matériel n'est pas sûr a le devoir en vertu de l'entente collective du travail de déposer un grief, ce qui n'a pas été fait. J'ai à plusieurs reprises fait enquête sur la question ainsi que le vice-président de l'entretien et le directeur de l'aviation civile. J'ai échangé des conversations avec M. Pitchford à ce propos. Il a examiné l'affaire et n'a trouvé rien d'anormal. Donc, j'affirme que nous avons une excellente équipe de travail, les employés et les officiers très dévoués et je comprends mal qu'un membre de ce Comité—et je le dis sauf le respect que je vous dois monsieur le président—ose prétendre que Air-Canada compte un effectif dont le rendement est médiocre. Cette accusation me choque et j'ai le devoir de dire que les employés d'Air-Canada sont excellents et je l'affirme par conviction.

M. Poulin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y, monsieur Poulin sur cet appel au Règlement.

M. Poulin: A mon sens, des suppositions non fondées dans tout domaine non prouvées et faites à la légère devraient être présentées à moins qu'il y ait des preuves pour appuyer ces allégations. Autrement il faudrait retirer les suppositions qui mettent en doute non seulement la ligne aérienne mais également sa sécurité et en définitive la confiance qu'ont les Canadiens de voler dans ces avions.

[*Texte*]

aircraft. On a point of order, unless there is evidence which can be produced by the person who has made the allegation, the allegation should, in justice to the employees and to the airline and to the people who are flying on that fine airline, be withdrawn.

The Chairman: Mr. Poulin, the Chair has to allow the witness to ask the question. Whether or not he can substantiate it by seeking further information from Air Canada is to be seen. I cannot pass judgment on whether I think the question is good or bad or in bad taste or otherwise. I must allow the question to be put. If he continues to repeat the allegation without further substantiation from either side, naturally I will rule it out of order.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a point of order, it is not a question. It is an allegation. My submission is based on ordinary, simple and natural justice, that if the allegation cannot be supported by facts and by evidence, it is a slander generally on the airline and on the employees of that airline. It causes concern in the minds of the people of Canada who are flying on it. In the interests of natural justice, if the evidence is not there, the allegation ought to be withdrawn.

The Chairman: Mr. Rose, on a point of order.

Mr. Rose: I can understand how Mr. Poulin might feel but I have been listening to Mr. McKenzie's questions and I have not heard him make any allegations.

Certainly the subject of his letter, which was quoted extensively by Mr. Guay, implied certain things and asked certain questions. However, I have not heard Mr. McKenzie this morning make any allegation to upset you so much.

Mr. Poulin: Implicit in the letter, Mr. Chairman, to Mr. Rose, these allegations are there and followed up by the request for certain very detailed and particular statements and inventories that the airline might have. It is all a part of the allegation contained in the original letter.

Mr. Rose: It is his right to ask questions.

The Chairman: Mr. MacKay, on a point of order.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, further to what Mr. Rose has said, we are in the very early stages of this hearing and I think it is very premature for any member to suggest that matters that have just been raised are founded or unfounded. Let us wait; the proof of the pudding is in the eating. I think that any attempt to put Mr. MacKenzie on the defensive by suggesting that he does not have certain data or does not have certain evidence is very premature, to say the least.

The Chairman: I think we will go back to Mr. McKenzie. He has some minutes left in his time period.

Mr. McKenzie: I hope Mr. Poulin was not using up my time, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

Donc sur un appel au Règlement à moins que la personne qui a faite cette supposition ait des preuves à l'appui, il faudrait en toute justice pour les employés et pour la compagnie aérienne ainsi que la population qui entreprend de voler sur cette excellente ligne aérienne retire cette allégation.

Le président: Monsieur Poulin, le président doit permettre au témoin de poser des questions. Reste à voir s'il peut prouver ce qu'il dit demandant d'autres informations à Air-Canada. Je ne peux pas me décider sur la valeur de la question ou sur son opportunité. Je dois lui permettre de poser la question. S'il persiste à répéter cette allégation sans y apporter de preuve, je serai forcé de la déclarer irrecevable.

M. Poulin: Monsieur le président, sur cet appel au Règlement je maintiens que ce n'est pas une question. C'est une allégation. Je base mon exposé sur la simple justice ordinaire et naturelle dans laquelle une allégation qui ne peut pas être appuyée par des faits et par des preuves constitue un libellé diffamatoire contre la ligne aérienne en cause ainsi que ses employés. Cette allégation cause une vive inquiétude dans l'esprit de la population du Canada qui emprunte ce vol. Dans l'intérêt de la justice naturelle si il n'y a pas de preuve pour alimenter cette supposition, cette dernière devrait être retirée.

Le président: Monsieur Rose évoque le Règlement.

M. Rose: Je comprends le point de vue de M. Poulin mais j'ai écouté les questions de M. McKenzie et à mon sens il n'a pas fait d'allégation.

Il ne fait aucun doute que le sujet de cette lettre que M. Guay a généreusement cité implique certains éléments et cause certaines questions. Toutefois, ne sache pas que M. McKenzie ait fait ce matin des suppositions qui puissent vous déranger à ce point.

M. Poulin: D'une façon implicite, monsieur le président, cette lettre adressée à M. Rose comprend ces allégations qui sont suivies d'une demande de déclarations très détaillées et particulières ainsi que d'inventaire à la disposition de la compagnie aérienne. Tout cela constitue une partie de l'allégation contenue dans la première lettre.

M. Rose: Il a droit de poser des questions.

Le président: Monsieur MacKay évoque le Règlement.

M. MacKay: Monsieur le président, en plus de ce qu'a dit M. Rose, nous sommes au tout début de cette audience et il est fort prématuré à mon sens qu'un député face aux questions qui ont été soulevées les déclare fondées ou non fondées. Attendons un peu; on reconnaît une bonne pouding à son goût. A mon sens toute tentative de placer M. McKenzie sur la défensive par le seul fait qu'il n'a pas certaines données ou n'a pas fourni certaines preuves est tout au moins fort prématuré.

Le président: Revenons-en à M. McKenzie. Il lui reste quelque minute sur son temps de parole. Allez-y monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, M. Poulin n'employait pas mon temps j'espère.

[*Text*]

The Chairman: No.

• 1110

Mr. McKenzie: I will not use my criticisms for the members of the official opposition in regard to Air Canada. I wil use senators, the general public and news media and, of course, the unions themselves who lay these charges against Air Canada.

In the Senate in June of 1973, a Liberal senator pointed out to the Leader of the government:

> In view of the fact that the INternational Association of Machinists have four times in seven years disrupted the convenience of the Canàdian travelling public by their almost criminal irresponsibility can the Leader of the government give any assurance that the government will take the necessary steps to either up-grade the management of Air Canada, which must accept the major share of the responsibility for the large number of strikes in Air Canada in the past five years . . .

Mr. Thomas (Moncton): Who was that?

Mr. McKenzie: Senator Cameron. Then he goes on to say:

> Will the Leader of the government and the Senate consider calling Air Canada officials before the Standing Senate Committee on Transport and Communications?

The Senate would also like to meet with you.

Then there was a scathing article by Douglas Fisher attacking the organization. He wrote:

> Mr. Pratt said about the reorganization at the time, "I have told all the new Vice-Presidents they must perform or they are out. If Air Canada does not perform, I am out. It is as simple as that."

He goes on to say:

> Last year a compendium of reports on passenger service and customer service standards and problems was prepared for Air Canada by Celia Farren. They were so critical that many in senior management have not seen the so-called Farren Report.

Mr. Fisher goes on to say:

> If the rot and demoralization in Air Canada is not halted soon, the very name of the air line will become a synonym for execrable service and standards.

Those are very damaging statements to be made public.

Then we have this 70-page document that the Canadian Air Line Employees Association put out in the form of a brief to members of Parliament. You mentioned that you are trying to mend your relations with your employees. If a group of Air Canada employees put out a document like this it would appear that you have made absolutely no headway at all. They also touch on the safety aspect of aircraft. They detailed complaints about facilities and reported on the amount of overtime required, saying:

[*Interpretation*]

Le président: Non.

M. McKenzie: Je n'employais pas mes critiques en fonction des membres de l'opposition officielle en ce qui concerne Air-Canada. Je me servirai des sénateurs, de la population en générale, des grands moyens de diffusion et bien sûr des syndicats eux-mêmes qui ont fait ces accusations contre Air-Canada.

En juin 1973, un sénateur libéral a posé la question suivante au leader du Sénat:

> Compte tenu des inconvénients subis par le public canadien à la suite d'arrêts de travail provoqués par l'Association internationale des machinistes, quatre fois en 7 ans, et vu le manque presque criminel de bon sens et de responsabilité dont cela témoigne, le leader du gouvernement pourra-t-il nous assurer que le gouvernement prendra les mesures nécessaires pour améliorer la qualité des administrateurs d'Air Canada qui sont en grande partie responsables du nombre important de grèves survenues à Air Canada dans les 5 dernières années . . .

M. Thomas (Moncton): Qui était-ce?

M. McKenzie: Le sénateur Cameron. Il continue:

> Le leader du gouvernement et le Sénat envisageront-ils la possibilité d'inviter des fonctionnaires d'Air Canada comme témoins au Comité permanent des transports et communications du Sénat?

Le Sénat aussi aimerait vous parler.

Douglas Fisher a écrit une critique virulente d'Air Canada. Je le cite:

> En parlant de la réorganisation qui était en train de se faire à l'époque, M. Pratte a déclaré, «j'ai averti tous les nouveaux vice-présidents qu'ils doivent donner satisfaction ou bien ils seront congédiés. Si Air Canada ne donne pas satisfaction, je subis le même sort qu'eux. C'est aussi simple que ça.»

Il dit plus loin dans l'article:

> L'année dernière Celia Farren a préparé pour Air Canada un résumé des rapports faits sur le service aux passagers et aux clients. Les opinions exprimées étaient tellement peu flatteuses que beaucoup d'administrateurs importants n'ont pas encore vu ce qu'on appelle maintenant le rapport Farren.

M. Fisher dit également:

> Si on ne met pas fin à cette démoralisation et pourriture à Air Canada, le nom même de la ligne deviendra synonyme d'un manque de normes et service exécrable.

Il s'agit ici d'allégations publiques très graves.

De plus, nous avons ce document de 70 pages rédigé par l'Association canadienne d'employés de lignes aériennes et envoyé aux députés. Vous avez dit que vous essayez d'améliorer vos rapports avec vos employés. Puisqu'un groupe d'employés d'Air Canada a publié un document semblable, il faudrait conclure que vous n'avez pas fait de progrès. Il est également question ici des aspects sécuritaires de l'avion. Il est question aussi de plaintes détaillées concernant les installations et la nécessité de faire du surtemps.

[*Texte*]

> particularly for IAM and CAL, EA personnel is known to have exceeded the federal maximum hours permitted. Yet to our knowledge no report has been sent to the Minister, as required by law.

These are not just general statements they make in this document. They point out different cities, and what have you. They say:

> The Company claims to be sincerely concerned for the welfare of its employees. Obvious safety hazards are permitted to continue. One of the examples is the Air Canada facilities at the Calgary Airport.

They also state in this document:

> Members of two different unions recently sought an interview with a Montreal paper so they might apologize to the travelling public for service which they were compelled to offer.

They point out:

> Management ineptitude is sometimes so obvious that it cannot be overlooked.

And they go into detail on management ineptitude. I do not know whether you have seen this document, Mr. Pratte, or whether you have taken any steps to meet with the—do you have a copy of the document, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: A copy was delivered to me on Sunday.

Mr. McKenzie: Have you taken any steps to meet with the unions or with these people?

Mr. Pratte: We are presently meeting and negotiating with the union, sir. We have been negotiating with that particular union for the past month and a half. Many of these problems have been brought up at the bargaining table and they are in the process of being resolved. Others have never been brought up. I feel it is my duty to try to get a satisfactory settlement at the bargaining table through the normal channels of the bargaining process. This is the best way to improve industrial relations and bring about the kind of climate that I eminently desire.

Mr. McKenzie: You do not seem to be making any headway at all, Mr. Pratte, because this document is dated November 19, 1973. I have been a supervisor in industry, and when you can smell something like this you certainly want to move in very fast.

Mr. Pratte: As I told you, there were meetings as late as last Friday with the union representatives.

• 1115

I cannot leave the impression that all these accusations are founded. As a matter of fact, I would say that in my view, from the information I have, most of them are not founded or corrective action has been taken. What I am suggesting to you is that it would not be conductive to good industrial relations and to the betterment of the situation if we were to discuss each one of these items here because that could very well be viewed by the employees, and possibly quite rightly so, as a public debate over the statements made publicly in this document which they have distributed, and which they had the right to distribute, I do not deny that. However, I believe the best way to resolve whatever problem exists is at the bargaining table through the normal channels of communication. I repeat, we are determined to improve and I think we have made some progress towards improving that.

[*Interprétation*]

> Dans le cas de certains vols, il est connu que le personnel a dépassé le maximum d'heures permises par les règlements fédéraux. Cependant, à notre connaissance, aucun rapport à ce sujet n'a été envoyé au ministre, comme l'exige la loi.

Il n'y a que des remarques d'ordre général dans ce document. Il est mention de différentes villes etc. Je vous donne un exemple:

> La Société s'attribue un intérêt sincère au bien-être de ses employés. Pourtant, on permet la continuation de risques de sécurité, dont un exemple est l'installation d'Air Canada à l'aéroport de Calgary.

Je peux lire aussi dans ce document:

> Des membres de syndicats différents ont essayé il y a quelque temps d'obtenir une entrevue avec un journal de Montréal afin de s'excuser auprès des voyageurs du service qu'ils étaient obligés d'offrir.

Ils font remarquer:

> L'incompétence de la part de l'administration est parfois tellement flagrante qu'il est impossible de la passer sous silence.

On nous fournit ensuite des détails sur cette incompétence. Je ne sais pas si vous avez vu ce document monsieur Pratte, ou si vous avez pris des mesures en conséquence. Avez-vous un exemplaire du document, monsieur Pratte?

M. Pratte: J'en ai reçu un dimanche.

M. McKenzie: Avez-vous pris des mesures afin d'organiser des rencontres avec les syndicats ou les gens?

M. Pratte: En ce moment, il y a des rencontres et des négociations qui ont lieu avec le syndicat, monsieur. Depuis un mois et demi nous négocions avec ce syndicat en particulier. Beaucoup de ces problèmes ont été soulevés à la table des négociations et sur le point d'être résolus. Il y en a d'autres dont on n'a pas encore discuté. Je crois qu'il est de mon devoir d'essayer de parvenir à un accord à la table des négociations par le moyens normaux. La meilleure façon d'améliorer les relations industrielles est de créer le genre de climat que je désire avant tout.

M. McKenzie: Il paraît que vous ne faites aucun progrès, monsieur Pratte, car ce document porte la date du 19 novembre 1973. Ayant occupé un poste d'administration dans le secteur public, je puis dire avec certitude qu'une situation pareille exige une solution immédiate.

M. Pratte: Comme je vous l'ai dit, des rencontres ont eu lieu avec des représentants du syndicat aussi récemment que vendredi dernier.

Je refuse de vous laisser croire que toutes ces accusations sont fondées. En réalité, d'après les renseignements dont je dispose, la plupart d'entre elles ne sont pas fondées ou bien des mesures correctives ont déjà été prises. A mon avis, cela ne serait pas dans l'intérêt de bonnes relations industrielles et d'une amélioration de la situation de discuter ici chacun des allégations, est-ce que cela serait considéré, justement sans doute, par les employés comme un débat public sur les déclarations qu'ils ont faites dans ce document. Je ne leur nie pas le droit de l'avoir distribué. Cependant, je crois que la meilleure façon de résoudre les problèmes qui existent est de s'en tenir à la méthode prévue par la loi, c'est-à-dire des négociations. Je réitère notre détermination d'améliorer nos rapports et je crois que nous avons déjà fait des progrès.

[*Text*]

Mr. McKenzie: Seventy pages seem to show otherwise.

Mr. Pratte: I may add, because I think you have said so, that from my reading of that document there is no reference at all in the CALEA document to aircraft safety.

Mr. McKenzie: It states that:

> Air Canada has historically enjoyed a high standard of safe and reliable aircraft. Has the corporate cost-cutting efforts done anything to reduce the reliability and safety factors of aircraft?

I am asking the question . . .

Mr. Rose: Part III is the reference.

Mr. Pratte: But that is not a statement, it is a question.

Mr. McKenzie: Yes, they have pages and pages of questions.

Mr. Pratte: Yes, but you are stating, and I have to disagree with you, that they are stating that there has been a deterioration of safety which is not the case. There is no statement to that effect. I am saying to you that our safety is just as good as it ever was. There is no way we are going to cut costs just for the sake of cutting costs and affect safety.

Mr. Rose: On a point of order, I believe Mr. McKenzie's statement was that there was an allusion to safety. I think that is what he said.

Mr. McKenzie: They must be making these statements based on some fact. I do not imagine they are just pulling them all out of the air.

I would like to table this document, Mr. Chairman.

The Chairman: What is the document?

Mr. McKenzie: As another indication of the general feeling towards Air Canada, they have a section here on Winnipeg. It says:

> Winnipeg is presently the site of Air Canada's finance operations. Much concern has been expressed in newspapers and by members of Parliament regarding a rumoured move of the accounting computers from Winnipeg to Montreal. Naturally Air Canada has denied any intention of moving their present Winnipeg accounting operation to Montreal.
>
> Given the past experience of Air Canada operations moving from Winnipeg to Montreal, can one really accept the denials proffered by Air Canada?

I have had answers from the Minister of Transport, the Parliamentary Secretary, the Minister of National Defence has given assurance, but you cannot convince those people in Winnipeg that the computer centre is not going to be moved. That is the feeling. They see things going on in there. There are these suspicions and doubts. It is not my accusation. I am quoting from all these other people who are complaining. I am asking the question.

Mr. Pratte: Yes, but I do not know what the question is.

If you are telling me that they will not believe me when I make a statement, then I do not know what I can do.

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Ces 70 pages semblent dire le contraire.

M. Pratte: J'ajouterais, en réponse à votre remarque, que d'après ma lecture de ce document, il n'y a aucune allusion à la question de la sécurité des avions.

M. McKenzie: Je vous lirai le passage.

> Air Canada a toujours eu des normes élevées en matières de sécurité et de stabilité de ses avions. Est-ce que les efforts de la société de réduire les coûts ont eu un effet défavorable sur ces deux facteurs?

C'est moi qui pose la question.

M. Rose: Cela se trouve à la partie 111.

M. Pratte: Mais il ne s'agit pas d'une déclaration, c'est plutôt une question.

M. McKenzie: Oui, et il y a des pages entières de questions.

M. Pratte: Oui, mais je ne suis pas d'accord avec votre prétention qui parle d'une détérioration de sécurité, ce qui est faux. Ils ne font pas de déclarations pareilles. Je vous dis que notre sécurité est aussi bonne que jamais. Il serait impensable de réduire les coûts pour faire des économies si c'était la sécurité qui en souffrait.

M. Rose: Je crois qe M. McKenzie a parlé d'une allusion à la sécurité. Je crois que c'est ce qu'il a dit.

M. McKenzie: Je pense bien que leurs remarques vont être fondées sur des faits. Ils n'ont sûrement pas décidé de tout inventer.

Je voudrais faire déposer ce document à M. le président.

Le président: Quel est le document?

M. McKenzie: Encore un exemple de l'attitude générale envers Air Canada. Dans la partie consacrée à Winnipeg, il est dit:

> Winnipeg est actuellement le centre des opérations financières d'Air Canada. Les journaux et les députés ont réagi avec inquiétude en apprenant les rumeurs du transfert et du service de comptabilité électroniques de Winnipeg à Montréal. Bien sûr, Air Canada a nié toute intention de ce genre.
>
> Étant donné les actions antérieures d'Air Canada en matière de transfert de Winnipeg à Montréal, est-il possible de croire aux affirmations de la société?

J'ai déjà eu des réponses de la part du ministre des Transports et du secrétaire parlementaire. Le ministre de la Défense nationale m'a fait des promesses mais il est impossible de convaincre les habitants de Winnipeg que ce service ne sera pas transféré. C'est une impression générale, il y a des soupçons et des doutes, il se passe des choses dans l'immeuble des ordinateurs. Ce n'est pas moi qui fait l'accusation. Je n'en fais que répéter les plaintes que j'ai entendues. Et je vous pose la question.

M. Pratte: Oui, mais je ne sais pas quelle est la question.

Si vous me dites qu'ils ne me croiront pas, je ne sais pas ce que je peux faire.

[*Texte*]

What I can tell you is that I have met personally with employees and union leaders and I have explained the whole computer thing to them. They told me they were very satisfied.

Mr. McKenzie: The finance branch will be staying in Winnipeg.

Mr. Pratte: I have given assurance after assurance. I have explained the whole problem behind the computer base in Dorval. I have told them why it was done, I have explained it to members of the provincial government; I have explained it to members of the union, and if you want to spare the time, I can go through the exercise with you and tell you why we did it that way.

If you tell me that I am not going to be believed, there is nothing else I can do.

Mr. McKenzie: That is the feeling of the staff. I am pointing out the morale problem you have.

• 1120

The Chairman: Mr. McKenzie, you have presented a problem to the Chair, because your time has expired. But you do wish to table this document; and I imagine you want it appended to today's *Minutes of Proceedings*. There are two ways it can be done. As suggested earlier to Mr. Rose, with unanimous consent something can be made an appendix to today's Committee proceedings, or if unanimous consent is not forthcoming a motion can be put. I suppose in a way it is related to the concept that the $140 million before the Committee is to discharge the obligations of the air line, and because the document has been quoted from on a couple of occasions and is public knowledge I can see no reason it should not be made an appendix to today's Committee proceedings—other than the cost of printing it.

I will ask the Committee for unanimous consent to make this document . . .

Mr. Poulin: On a point of order, Mr. Chairman, I say it is not Mr. McKenzie's document but a document of the Canadian Airline Employees Association . . .

The Chairman: I was well aware of that.

Mr. Poulin: . . . sent to the members of Parliament.

I would like to draw your attention to a statement in the summary which seems to be very important. It says on the last page of the document before reaching the appendix:

> It seems so simple that if Air Canada became people-oriented improvements could easily be recognized in employee morale, customer service, labour relations and profitability.

In that summary, which is most important I would suggest in the minds of these people who prepared the brief, there is no reference whatever to safety or to any deterioration in safety standards. And I would like to bring out that point.

The Chairman: Order, gentlemen. Mr. Poulin, your point is well taken. I have always felt Air Canada has been people oriented. But you are not helping the Chair with the problem it is confronted with.

[*Interprétation*]

Je me suis personnellement entretenu avec les employés et le chef du syndicat et je leur ai expliqué tous nos projets concernant les ordinateurs. Ils se sont déclarés très satisfaits.

M. McKenzie: La direction des finances va rester à Ottawa.

M. Pratte: J'ai donné des assurances à maintes reprises. J'ai tout expliqué au sujet du centre d'informatique de Dorval. Je leur ai expliqué pourquoi cela s'est fait, je peux vous les répéter si vous avez le temps. Les députés provinciaux et les membres du syndicat sont au courant des raisons.

Si vous me dites qu'on ne me croira pas, il n'y a rien d'autre que je puisse faire.

M. McKenzie: Je vous parle du sentiment qui existe chez le personnel. Il y a un problème de moral.

Le président: Monsieur McKenzie, votre temps est écoulé. Il faut maintenant que je prenne une décision sur le dépôt de ce document que vous voulez faire annexer au procès-verbal de cette séance. Cela peut se faire de deux façon, ou bien par consentement unanime, ou bien, si ce n'est pas le cas, par une motion. Je suppose que le document a un certain rapport avec notre étude du crédit de 140 millions de dollars qui doit permettre à Air Canada de s'acquitter de ses obligations. Il y a aussi le fait que ce document a été cité à plusieurs reprises et qu'il est connu de tout le monde. Je ne vois pas pourquoi il ne devrait pas être annexé au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui, si ce n'est le coût d'impression.

Je demande alors le consentement unanime du Comité.

M. Poulin: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Il ne s'agit pas d'un document de M. MacKenzie, mais d'un document de l'Association canadienne des employés de lignes aériennes.

Le président: Vous ne m'apprenez rien de nouveau.

M. Poulin: Et il a été envoyé aux députés.

Je voudrais vous faire remarquer dans le résumé une déclaration qui paraît très importante. A la dernière page, avant l'annexe, on lit:

> Si Air Canada se préoccupait davantage du facteur humain, des améliorations surviendraient dans le moral des employés, le service aux clients, les relations industrielles et la rentabilité.

Dans ce résumé, qui, à mon avis, est la partie la plus importante du mémoire, on ne fait aucune allusion à la sécurité ou à la détérioration des normes de sécurité. C'est un point que je voudrais souligner.

Le président: A l'ordre, messieurs. Monsieur Poulin, vous avez sans doute raison. J'ai toujours cru qu'Air Canada se préoccupait du facteur humain. Mais vous ne m'aidez pas à résoudre la question sur laquelle je dois décider.

[*Text*]

The Chair is confronted with the request by a member to make this an appendix to today's Committee proceedings, or an exhibit, which would accomplish the same thing. Is there unanimous consent?

Some hon. Members: No.

The Chairman: The Clerk suggests we merely make it an exhibit of the Committee's proceedings and then it would not have to be printed in the proceedings. The Chair would look favourable on that idea, if you so wish.

Mr. Campbell: On a point of order.

The Chairman: Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: On the thesis being submitted I do not believe the Chair can consider it relevant to the material we are discussing this morning, or to the bill. Allegations made by union members or an association are not relevant to the bill we are discussing or to the report on Air Canada.

The Chairman: On the point of order Mr. Campbell raises I think it is disputable whether or not it is relevant to the bill, but I read out the section under which I thought it would be encompassed. It is an all-inclusive sort of statement that the $140 million is for discharging the obligations of the air line, and that includes service personnel. Under that kind of ruling I was prepared to allow it to be an exhibit to today's Committee proceedings. But that would not necessarily make it an appendix to today's Committee proceedings, if you follow what I am saying. There did not appear to be unanimous consent to make it an appendix, so I said let it be an exhibit.

Mr. Campbell: On a point of order, if every piece of material, or allegation that is going to be made here, or every question from every newspaper and every critic is going to be appended . . .

The Chairman: Mr. Campbell, there is no unanimous consent so it will not be made an appendix to the Committee's proceedings.

Mr. Campbell: Thank you, sir.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I move that the original summary, particularly Appendix B, be appended to today's report.

Mr. Campbell: I think a ruling of the Chair has to be made, Mr. Chairman.

Mr. Poulin: I think, first of all, Mr. Peters's motion is out of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Poulin, are you on a point of order?

• 1125

Mr. Poulin: Yes. The motion is out of order. This has been a brief sent to all members of Parliament; all members of Parliament have received it. Now, if the brief is to be presented before a committee, those who have prepared the brief and who stand behind the allegations and the statements made in it should be here so they can be questioned by the members of the Committee and tested as to the reliability of the things they say. This goes in as a holus-bolus set of allegations, questions, and suggestions, none of which are going to be tested by the members of this Committee as to their accuracy or, indeed, any of the evidence that they are based upon. Just on that one ground alone it should not be accepted by you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

Un membre du Comité a demandé que ce document figure comme annexe ou pièce du procès-verbal de notre séance d'aujourd'hui. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: Non.

Le président: Le greffier propose que le document soit versé au procès-verbal simplement comme pièce. De cette façon, il ne sera pas nécessaire de le faire imprimer dans le procès-verbal. C'est une solution à laquelle le président est favorable, si vous êtes d'accord.

M. Campbell: Un rappel au Règlement.

Le président: Allez-y, monsieur Campbell.

M. Campbell: A mon avis, le document en question n'a pas de rapport avec le projet de loi dont nous sommes saisis. Les allégations faites par les membres d'un syndicat ou d'une association ne se rapportent ni à ce projet de loi ni au rapport sur Air Canada.

Le président: Les remarques de M. Campbell concernant le rapport avec le projet de loi sont, à mon avis, contestables, mais j'ai lu la partie du projet de loi qui aurait pu l'englober. Il est dit que le crédit de 140 millions de dollars est nécessaire afin de permettre à Air Canada de s'acquitter de ses obligations, ce qui, globalement, comprend aussi la question du personnel de service. Suivant ce raisonnement, j'étais prêt à accepter le document comme pièce dans le procès-verbal de notre séance d'aujourd'hui mais non pas forcément comme annexe. Puisqu'il ne semble pas y avoir de consentement unanime à la proposition qu'il soit annexé au procès-verbal comme appendice, j'ai cru bon de le suggérer comme pièce.

M. Campbell: Un rappel au Règlement. Si chaque document, chaque allégation, chaque propos des journaux, chaque critique doit devenir une annexe . . .

Le président: Monsieur Campbell, il n'y a pas de consentement unanime, alors ce document ne sera pas versé en annexe au procès-verbal.

M. Campbell: Merci, monsieur.

M. Peters: Monsieur le président, je propose que le résumé original, notamment l'appendice B, soit annexé au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

M. Campbell: Il faudra que vous vous prononciez, monsieur le président.

M. Poulin: Je crois d'abord que la motion de M. Peters est irrecevable, monsieur le président.

Le président: Monsieur Poulin, est-ce que vous faites un rappel au Règlement?

M. Poulin: Oui. La motion est irrecevable. C'est un rapport qui a été envoyé à tous les députés; tous l'ont reçu. Maintenant, s'il doit être présenté à un comité, ceux qui l'ont préparé et qui sont responsables des présomptions et affirmations qu'il contient devraient être ici pour répondre aux questions des membres du Comité, qui verraient dans quelle mesure on peut croire à ce qu'ils disent. On se trouve en face d'un fouillis de présomptions, de questions et de suggestions dont aucune ne sera vérifiée par les membres de ce Comité, pas même quant à la source. Ne serait-ce que pour cela, vous ne devriez pas l'accepter, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Peters: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Peters, may the Chair explain his difficulty and then you might better lend your wisdom to the Chair in giving him some guidance.

Mr. Poulin makes a valuable argument against having this made an appendix to the Committee's proceedings. After I make my ruling that same argument could be permitted, but the Chair has not yet ruled whether the motion is in order. The problem confronting him is that the $140 million for discharge of the obligations of the airline that became due and payable from the period January 1, 1972 to June 30, 1974 are, in essence, for capital expenditures. The £13 million later on are for capital expenditures, as Mr. Pratte explained, the purchase of, as I understand him, the 1011 engine.

I have not perused these documents as deeply as the mover of the motion or as others in the Committee. If somebody could tell me whether they relate strictly to the point Mr. Campbell brought up, the relationships between management and personnel, then I would be inclined to rule the motion out of order. If they relate to capital expenditures, then they might have a point. If the Committee could lend me some advice in that regard I would hear them.

Mr. Peters: Mr. Chairman, in Appendix B, the introduction says:

> This survey was undertaken at the request of John Baldwin . . .

I presume that is the President.

> . . . to ascertain what level of customer service was being provided by passenger agents . . .

And this is the key sentence . . .

The Chairman: What are you reading from Mr. Peters?

Mr. Peters: Appendix B, page 1.

> . . . in line with the corporate goal stated in . . .

What the hell is that word?

An hon. Member: Infomanagement.

Mr. Peters: Infomanagement, whatever that is; it is one of those computerized words, I guess.

> . . . Infomanagement. To ensure that Air Canada is recognized for its courteous, hospitable and efficient service and to offer and maintain standards that are competitive and responsive to the reasonable demands of the public.

This is certainly in keeping with the request that has been made for additional moneys. Mr. Baldwin himself asked for this service to be provided by Miss Caela Farren as a consultant and she was hired for that purpose. Therefore I believe it obviously is in order to have this attached as an appendix.

The Chairman: The Chair would then draw your attention to the bottom part of page 1, where it says:

[*Interprétation*]

M. Peters: Monsieur le président . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Peters, permettez à la présidence d'expliquer la difficulté qui se présente, et vous pourrez ensuite peut-être lui faire profiter de votre sagesse en la dirigeant quelque peu.

M. Poulin présente des arguments très valables contre le fait d'annexer cela aux délibérations du Comité. Lorsque j'aurai pris ma décision, cet argument pourrait être accepté, mais la présidence n'a pas encore décidé si la motion était ou non recevable. Le problème qui se pose à elle est que les 140 millions de dollars destinés à honorer les obligations de la compagnie aérienne, dûs et payables entre le 1er janvier 1972 et le 30 juin 1974, sont essentiellement destinés aux immobilisations. Les 13 millions de livres, ensuite, sont destinées aux immobilisations, comme l'a expliqué M. Pratte à l'achat du, si j'ai bien compris, moteur 1011.

Je n'ai pas étudié ces documents aussi soigneusement que l'auteur de la motion ou que d'autres membres du Comité. Si quelqu'un pouvait me dire s'ils sont strictement liés au point soulevé par M. Campbell, les relations entre la direction et le personnel, je serais alors enclin à déclarer la motion irrecevable. S'ils ont trait aux immobilisations, ils se justifient peut-être. Si le Comité pouvait me donner son avis là-dessus, je serais prêt à l'écouter.

M. Peters: Monsieur le président, à l'annexe B, on lit dans l'introduction:

> Cette étude fut entreprise à la demande de John Baldwin . . .

Je présume que c'est le président.

> . . . pour définir quel niveau des services aux clients était fourni par les agents des voyageurs . . .

Et voici la phrase clé . . .

Le président: D'où tirez-vous cette citation, monsieur Peters?

M. Peters: Annexe B, page 1.

> . . . dans la ligne de l'objectif global indiqué dans la . . .

Qu'est-ce que c'est que ce mot?

Une voix: Gestion des informations.

M. Peters: Gestion des informations, comprenne qui pourra; ce doit être un de ces mots sortis d'un ordinateur.

> . . . gestion de l'information. Pour s'assurer qu'Air Canada est connu pour sa courtoisie, son hospitalité et son efficacité et pour offrir et maintenir des normes compétitives qui répondent aux demandes raisonnables du public.

Cela va certainement avec la requête de fonds supplémentaires. M. Baldwin a lui-même demandé que ce service soit fourni par Mlle Caela Farren à titre de consultante et elle a été embauchée à cette fin. Je crois donc qu'il est tout à fait possible que ceci soit annexé.

Le président: La présidence attirerait alors votre attention sur le bas de la page 1, où on lit:

[*Text*]

N.B. This study only concerns itself with Passenger Agents. (Ticket, check-in, gate) at the Malton Airport itself. It does not touch other areas of Customer Service such as Reservations or ramp operations.

Mr. Peters: It was fairly limited I will grant you.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Mackasey: On a point of order.

The Chairman: Mr. Mackasey. Mr. Mackasey stood up a while ago, Mr. Thomas.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, the fact that this document was sent to all members of Parliament does not necessarily mean that all members of Parliament have seen it or received it. At the very least, before it is attached as an appendix, all members of the Committee should be made aware of the contents of the document. Since it is basically questions, before it is appended we should at least, in a sense of fairness, permit the appendix to be appended also to the answers to the questions. But the fundamental thing is that we have not seen the document as a Committee. We may have seen it as members of Parliament; some members may have seen it but I must confess that I have never seen it before. The proposer of the motion, Mr. Peters, is asking us to vote for attaching to the Committee records, a document that none of us have seen. This is hardly fair. In all the years I have been in committees I have never been asked to vote on the propriety of attaching to the committee hearings a document that we had not seen officially or that had not been circulated to the committee.

Some hon. Members: Hear, hear.

• 1130

Mr. Mackasey: We should at least start circulating it to the committee.

The Chairman: Mr. Mackasey's point is well taken. Mr. Thomas, on the same point of order.

Mr. Thomas (Moncton): I am a little disturbed at the procedure this morning. We do not even have a motion yet several people have been allowed to speak several times, while some of us have not had an opportunity to speak. I think the Chair should be a little firmer on this. One member, in particular, has spoken at least three times on a motion that has not even been accepted by the Chair. This is not fair to the rest of us. My position is that, if a motion is accepted by the Chair, this Committee can do anything it determines on the motion.

I agree with Mr. Mackasey, it is hardly fair to ask the Committee to decide to have a document appended to the minutes when they have not had a chance to read it. But I should also like to point out that Mr. Guay started this whole mess; he was insisting that a document be appended to the committee . . .

Mr. Guay (St. Boniface): That is not true. On a point of order.

[*Interpretation*]

N.B. Cette étude ne porte que sur les agents de voyageurs, les billets, le contrôle, les portes, à l'aéroport de Malton même. Elle ne touche pas aux autres domaines du service des voyageurs comme les réservations ou le fonctionnement des rampes.

M. Peters: Je vous accorde que c'était assez limité.

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Mackasey: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mackasey. M. Mackasey s'est levé il y a un moment, monsieur Thomas.

M. Mackasey: Monsieur le président, le fait que ce document ait été envoyé à tous les députés ne signifie pas nécessairement qu'ils l'ont tous vu ou reçu. Il faudrait au moins, avant de l'annexer à nos délibérations, que tous les membres du Comité soient mis au courant de son contenu. Puisqu'il comporte essentiellement des questions, il faudrait au moins, avant de l'annexer, par souci d'honnêteté, permettre qu'il soit également annexé aux réponses aux questions. Mais l'élément fondamental est que nous n'avons pas vu le document en notre qualité de Comité. Nous l'avons peut-être vu à titre de députés; certains peuvent l'avoir vu, mais je dois avouer que je ne l'avais jamais vu auparavent. L'auteur de la motion, M. Peters, nous demande de voter afin d'annexer aux délibérations du Comité un document qu'aucun d'entre nous n'a vu. Cela n'est pas tellement juste. Pendant de nombreuses années passées au Comité, on ne m'a jamais demandé de voter sur l'opportunité d'attacher aux procès-verbaux du Comité un document que nous n'avions pas vu officiellement ou qui n'avait pas fait circuler au Comité.

Des voix: Bravo!

M. Mackasey: Nous pourrions au moins procéder à la circulation au sein du comité.

Le président: L'argument de M. Mackasey est bien fondé. M. Thomas, sur le même rappel au Règlement.

M. Thomas (Moncton): Le Règlement me dérange quelque peu ce matin. Nous n'avons pas encore de motion, et pourtant de nombreuses personnes ont eu le droit de prendre la parole plusieurs fois. Alors que d'autres n'ont pas eu la même possibilité. A mon sens, le président devrait être un peu plus ferme à cet égard. Déjà un député s'est prononcé trois fois sur une motion qui n'a pas encore été acceptée par le président. Cette pratique n'est pas juste pour les autres membres. Ma position est donc la suivante: si une motion est acceptée par le président, le Comité peut en faire ce qu'il veut.

Je conviens avec M. Mackasey qu'il n'est pas juste de demander au Comité d'annexer un document aux procès-verbaux et témoignages, alors que ses membres n'ont même pas eu l'occasion de le lire. Mais j'aimerais également signaler que c'est M. Guay qui a commencé toute l'affaire; c'est lui qui a insisté pour que le document soit annexé au . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Cela n'est pas exact. J'invoque le Règlement.

[*Texte*]

Mr. Thomas (Moncton): I am on a point of order now, Mr. Chairman.

Mr. Guay (St. Boniface): A question of privilege.

The Chairman: Mr. Guay, on a question of privilege.

Mr. Guay (St. Boniface): That is not a fair statement, because . . .

The Chairman: I shall come back to you, Mr. Thomas.

Mr. Guay (St. Boniface): . . . we have not, and I have not, received the document presented now by Mr. McKenzie; whereas the letters, the documents, and the allegations of Mr. McKenzie everybody else had. I am aware of this. There is a difference; you cannot put both in the same pot and say it is the same thing. It is not.

The Chairman: Go ahead, Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): My point of order is that Mr. Guay wanted to establish a precedent of having a document that he had in his possession appended . . .

The Chairman: Order, gentlemen. We shall hear Mr. Thomas, then I think the Chair will make a decision.

Mr. Thomas (Moncton): . . . and I, for one, have not seen these letters and allegations that Mr. Guay is talking about. I am inclined to agree with Mr. Mackasey: let us have this document circulated, and then let the committee make its own determination as to whether or not . . .

The Chairman: Fine. Mr. Thomas and Mr. Mackasey . . .

An hon. Member: And Mr. Guay's documents . . .

The Chairman: . . . have assisted the Chair very well by suggesting that the whole question of a ruling on Mr. Peters' motion be held over until, perhaps, after dinner. I would encourage all members to get this document and peruse it, so that they might better guide the Chair as to whether or not it has anything to do with the bill before the comittee—Bill C-164.

Mr. Mackasey: Can you tell us where we can procure this document?

The Chairman: The copy given to the Chair this morning says that it is a brief to all members of Parliament; it may be in your office, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: It might be in my waste-paper basket, too.

The Chairman: I should not think a conscientious member like you would do a thing like that.

Mr. Rose, is this a point of order?

Mr. Rose: Yes; the same point of order. I shall be very brief about it.

First, I should not think committee rules would be any more stringent than those of the House of Commons, and I am certain that, if we looked in the debate on this bill, we should find that some of the material discussed both in the CALEA brief and also in Mr. Pratte's opening statement is common both to the debate and to our committee proceedings.

[*Interprétation*]

M. Thomas (Moncton): C'est précisément sur un appel au Règlement que je parle monsieur le président.

M. Guay (Saint-Boniface): Une question de privilège.

Le président: M. Guay, sur une question de privilège.

M. Guay (Saint-Boniface): Cela n'est pas une déclaration juste parce que . . .

Le président: Je vous reviendrai, monsieur Thomas.

M. Guay (Saint-Boniface): . . . personne n'a reçu le document que vient de nous présenter M. McKenzie, tandis que les lettres, les documents et les allégations de M. McKenzie sont la propriété de tous. J'en ai pleinement conscience. Il y a une différence; vous ne pouvez pas mettre ces deux éléments dans le même sac et leur donner le même nom, car ce n'est pas exact.

Le président: Allez-y, monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Mon appel au Règlement est issu du fait que M. Guay voulait établir un précédent en faisant annexer un document qu'il avait en sa possession.

Le président: A l'ordre, messieurs. Nous allons entendre M. Thomas, et je prendrai ensuite une décision.

M. Thomas (Moncton): Quant à moi, je n'ai pas vu les lettres et les allégations dont M. Guay nous parle. Je suis porté à me mettre d'accord avec M. Mackasey: faisons circuler ce document et laissons au Comité le soin de déterminer si oui ou non . . .

Le président: M. Thomas et M. Mackasey . . .

Une voix: Et les documents de M. Guay.

Le président: . . . ont aidé le président en proposant que l'ensemble de la question concernant une décision sur la motion de M. Peters soit remise à après le dîner. J'encouragerais tous les membres à obtenir ce document et à y jeter un coup d'œil pour pouvoir mieux guider le président, qui déterminera si oui ou non il se rapporte au projet de loi dont est saisi le Comité, soit le bill C-164.

M. Mackasey: Pouvez-vous nous dire où nous pouvons nous procurer ce document?

Le président: L'exemplaire donné au président ce matin établit que c'est un mémoire à l'intention de tous les députés; il est peut-être dans votre bureau, M. Mackasey.

M. Mackasey: Il peut être dans mon panier à rebut aussi.

Le président: Je vois mal comment un député aussi consciencieux pourrait agir de la sorte.

Monsieur Rose, vous invoquez le Règlement?

M. Rose: Oui. Et c'est sur le même rappel. Je serai très bref.

Je ne sache pas que les règlements du Comité soient plus rigoureux que ceux de la Chambre des communes et je suis persuadé que si nous analysons les débats autour de ce projet de loi, nous découvrirons que certains sujets débattus à la fois dans le mémoire de CALEA et dans la déclaration préliminaire de M. Pratte se rapportent également au débat et aux procès-verbaux de notre Comité.

[*Text*]

The second point is the documents: documents are frequently appended—as a matter of fact, the practice is extremely common—where the documents are in such detail that there is not time to discuss them in the committee because of the limited amount of time available to each member. Often these documents are appended to assist the committee.

Finally, Mr. Pratte's statement made reference to Terminal No. 2 in Toronto; this is precisely the point of Appendix B.

If the Chair wishes to reserve judgment until after dinner, that is fine with me.

The Chairman: That is the wish of the Chair.

Mr. Rose: But I wanted to add to the wisdom of the Chair, while I have the chance.

The Chairman: You have, Mr. Rose; rest assured, you have.

We shall get back to questioning the witness; Mr. Whicher is the next questioner, Mr. Peters follows, and then Mr. Thomas. We have about half an hour left. I am going to hold you tight to ten minutes apiece.

Mr. Whicher: I do not think Mr. Pratte and I will have any arguments at all; I agree substantially with what he said today. I do not expect him to make any comment, but he really must be jealous of the President of CP Air, who does not have to put up with politicians like myself—and others around here.

Mr. Pratte: It is very pleasant, I must say.

Mr. Whicher: That just shows that you can fib a bit, too!

Some hon. Members: Hear, hear.

• 1135

Mr. Pratte, I happen to be very much of a very small free enterpriser. Having said that, I appreciate the fact that in some instances Crown corporations are necessary—Ontario Hydro, or we will say Quebec Hydro, and I regard Air Canada in that category. I really feel that you have done an excellent job.

Like others, I have travelled on many airlines across the world, and I want to compliment you. When we are talking about the inefficiencies of Air Canada, I suggest that some of the members should think about some of the inefficiencies of other airlines around the world. No one can be perfect and I do not imagine that you say you are but I think you give an excellent service in the second largest country in the world and the most sparsely populated. At the same time you come up with a reasonable profit for the taxpayers of Canada.

Having said that, there is one sentence in your statement that bothers me a bit. It is on page 2. It is the last sentence in the second paragraph or the first full paragraph on page 2. You say:

> This compared with the 1970 result when the Airline had a net loss of $1,072,000, for a return on investment of 4.5%.

[*Interpretation*]

En second lieu, je ferai intervenir les documents; ces derniers sont souvent annexés, en fait c'est une pratique très ordinaire, où des documents très détaillés ne font pas l'objet d'un examen approfondi au comité en raison des brefs délais répartis entre chaque député. On annexe souvent ces documents pour venir en aide au comité.

En dernier lieu, la déclaration de M. Pratte s'est reportée à l'aérogare numéro 2 de Toronto; c'est précisement le point de l'annexe B.

Si le président veut réserver son jugement pour après le dîner, je suis d'accord avec lui.

Le président: C'est ce que veut le président.

M. Rose: Mais je voulais faire ressortir la sagesse du président tandis que j'en ai l'occasion.

Le président: Vous l'avez fait monsieur Rose, soyez-en persuadé.

Nous reprendrons l'interrogation du témoin. M. Whicher est le prochain sur la liste, ensuite viennent M. Peters, puis M. Thomas. Il nous reste environ une demi-heure. Je m'en tiendrai rigoureusement aux dix minutes.

M. Whicher: Je ne crois pas qu'il sera difficile à M. Pratte et à moi-même de nous mettre d'accord; je suis d'accord avec ce qu'il a dit aujourd'hui. Je ne m'attends pas à ce qu'il fasse des commentaires, mais il est certainement jaloux du président de CP Air, qui n'a pas à supporter les politiciens de mon espèce et certains de mes collègues.

M. Pratte: J'avoue que c'est très plaisant.

M. Whicher: Cela prouve bien que vous pouvez également blaguer un peu.

Des voix: Bravo!

Je suis personnellement en faveur des petites entreprises. Ceci dit, je reconnais néanmoins que les sociétés de la Couronne sont parfois indispensables, par exemple l'Ontario Hydro ou l'Hydro-Québec, et Air Canada appartiennent à ce groupe. J'estime que vous avez fait un excellent travail.

Comme d'autres aussi, j'ai volé avec bien des compagnies et je tiens à vous féliciter. Lorsqu'on parle du manque d'efficacité d'Air Canada, il serait bon de se rappeler de ce qui se passe ailleurs. La perfection n'est pas de ce monde et vous n'y prétendez pas d'ailleurs, mais à mon avis la qualité de votre service est excellente alors que notre pays est le deuxième par l'étendue et le moins densément peuplé de tous. Ce qui ne vous a pas empêché de réaliser des bénéfices raisonnables.

Il y a néanmoins une phrase dans votre déclaration qui ne laisse pas de me préoccuper. Notamment la dernière phrase du deuxième paragraphe à la page 2 où vous dites ce qui suit:

> Ceci se compare avec le résultat de 1970, année où le bilan de la société fait ressortir une perte nette de $1,072,000, le bénéfice par rapport à l'investissement étant de 4.5 p. 100.

[*Texte*]

How can you make a return on investment when you lose money, Mr. Pratte? I mean, this sounds like the NDP in discussing Loblaws. No matter how much you lose, you still make. I suggest that you did not make a return on investment.

Mr. Pratte: Before I answer your question, I would like to thank you on behalf of the employees for your kind remarks about the efficiency of the airline and the kind of service we are giving. If anyone deserves those compliments, it certainly is not me, but the employees below me. So I thank you on their behalf.

Now I come to your question, the return on investment. The reason for that is due to the fact that in order to calculate the return on investment, you add the interest that you pay. In other words, you take the net profit or your loss, which is arrived at after deduction of interest, and then you add back the interest. That is why we can earn a return on investment, although the profit-and-loss statement can show a loss. The definition is contained in our report for 1972.

Mr. Whicher: Mr. Pratte, with respect, I always go by the size of the dividend cheques. I am just saying that your dividend in that year would have been very small.

Mr. Pratte: The calculation of return on investment in that fashion is peculiar I believe, to airlines. In the United States this is prescribed by the CAB, and we follow the same rule. This is to determine really what the company is earning on its total investment, including the money it borrowed.

Mr. Whicher: All right.

Mr. Pratte: You are not the only one. I had a lot of difficulty trying to understand that when I came into the airline business.

Mr. Whicher: I am willing to accept your word for it. I still have a bit of difficulty. However, Mr. Pratte, in France is there only one airline, Air France?

Mr. Baldwin: Air France is the large corporation. There is a smaller company called "Union de Transports Aériens" which has a limited role in regard to North Africa and the South Pacific. There is also a small domestic airline called "Air Inter". I could not give you the details of ownership, but there is some interlocking relationship.

Mr. Whicher: Considering that we are only 22 million people, and the second largest country in the world, do you really feel that we can afford two airlines? I am not suggesting that CP take you over or that you take them over. I just want to ask you that question. Do you feel that we can afford two airlines in this country?

Mr. Pratte: Well, I suppose the fact of the matter is that we have two.

Mr. Whicher: Yes, I know. But as a businessman—I am not trying to put you on the spot. I want to get some realism into this. Why have two?

Mr. Pratte: As a matter of fact, we have more than two. We have two, plus five regional carriers, which are getting bigger and bigger everyday.

[*Interprétation*]

Comment peut-on réaliser un bénéfice sur les investissements si on perd de l'argent? Cela ressemble à ce que le NPD dit lorsqu'il parle de Loblaws. Quelles que soient les pertes, ils font toujours des bénéfices. A mon avis, vous n'avez pas réalisé de bénéfices sur les investissements.

M. Pratte: Avant de répondre à votre question, je tiens à vous remercier au nom de nos employés des propos aimables que vous avez tenus concernant la qualité de nos services. En effet ces félicitations s'adressent aux employés et non pas à moi. Je vous remercie donc en leur nom.

En ce qui concerne les bénéfices par rapport aux investissements, des résultats sont obtenus en ajoutant les taux d'intérêt. Autrement dit on prend le bénéfice ou la perte nette après déduction d'intérêt, après quoi on y ajoute à nouveau les intérêts. C'est la raison pour laquelle on peut réaliser des bénéfices sur les investissements alors que le bilan fait ressortir une perte. Cette définition figure à notre rapport pour 1972.

M. Whicher: Je me base également sur l'importance des chèques de dividendes. Or je pense que vos dividendes ont dû être maigres cette année.

M. Pratte: Sur notre calcul des bénéfices sur les investissements est propre aux compagnies de transport aérien, je crois. Cette méthode est prévue par le CAB aux États-Unis, et nous suivons la même règle. Ainsi on obtient le montant des bénéfices par rapport aux investissements globaux, y compris les montants empruntés.

M. Whicher: D'accord.

M. Pratte: Vous n'êtes pas le seul à me poser cette question. Et moi-même j'ai eu du mal à le comprendre lorsque j'ai commencé à travailler dans cette branche.

M. Whicher: Je veux bien vous croire. Est-ce qu'en France il y a une seule compagnie de transport aérien, Air France?

M. Baldwin: Air France est la plus importante. En plus il y a une petite société, l'Union des Transports Aériens, qui dessert l'Afrique du Nord et le Pacifique Sud. Il y a en outre une petite société Air Inter qui dessert uniquement la France. Je ne connais pas exactement les détails quant à la propriété, mais je sais qu'il existe des liens entre les trois.

M. Whicher: Étant donné que notre pays est le deuxième par la superficie tout en ne comptant que 22 millions d'habitants, pensez-vous que nous puissions nous permettre deux compagnies de transport aérien? Je ne veux pas dire qu'il doit y avoir fusion entre CP Air et vous-mêmes. Je voulais simplement savoir si à votre avis le Canada peut se permettre deux compagnies?

M. Pratte: Le fait est que nous en avons deux.

M. Whicher: Ca, je le sais. Mais en tant qu'homme d'affaire, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Pratte: En réalité, nous avons plus de deux compagnies. Nous en avons deux plus cinq compagnies régionales qui chaque jour prennent de l'expansion.

[*Text*]

If you look at it from scratch, and if you were to plan the air services of a country like Canada with a blackboard, purely as a theoretical exercise, I do not think anyone would come up with seven large carriers to serve Canada.

• 1140

Mr. Whicher: In other words, in this instance where you have too much competition, either it is financial inefficiency or some other.

Mr. Pratte: Certainly the experience of the States tends to prove that quite a bit; they have had competition which produced overcapacity to the point where they have lost money. Even before the fuel crisis they were being allowed to talk to each other to reduce capacity which had been the product of too much competition.

Mr. Whicher: Because the Chairman is so tough, Mr. Pratte, I must interrupt you, I am sorry.

Would you not agree that financially—I am not talking about any other thing for the moment—we would be better off with just one airline? I am not talking about the smaller ones but financially we would be better off if CP and Air Canada amalgamated. You must have duplicate routes.

Mr. Pratte: There is no question that we have duplicate routes and I suppose there is no question that this duplication of services in certain areas is costly.

Mr. Whicher: That is exactly what I wanted you to say. Now then, considering the fact that in Canada we are running short of energy and considering the fact that aircraft cause pollution—about as much pollution as anything—would it not be sensible to have one airline in Canada? And I give you an example. Bell Telephone have a monopoly here in eastern Canada, they give excellent service and their rates are controlled by the government. What would be wrong with one airline with the rates controlled by the government to give the best service in the world?

Mr. Pratte: As a matter of fact, we have two and I have to face reality. In terms of pollution because you referred to pollution, airplanes do not pollute very much compared to the other modes of transportation. In terms of fuel consumption, although it is very visible, I think air transportation in Canada accounts for only 3 per cent of the fuel consumption in Canada. That does not mean to say we should not all do our share and certainly we can do our share even though there is no merger between the two main carriers of Canada. I am sure CP would co-operate with us and I am sure we would co-operate with CP in that area.

Mr. Whicher: Do I still have five or six minutes?

The Chairman: No, you have finished. I will put you down for the second round. Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I would like to pursue the line Mr. Whicher was on and it is a surprising line because I think it probably is pretty odd for Mr. Whicher to be talking about one national airline . . .

[*Interpretation*]

Si on devait repartir à zéro, je suppose qu'il ne viendrait à l'idée de personne de créer sept compagnies de transport aérien au Canada.

M. Whicher: En d'autres termes, dès l'instant où la concurrence devient trop forte, il faut l'attribuer à l'inefficacité financière ou d'autres causes.

M. Pratte: L'expérience des États-Unis, bien sûr, tend à prouver cette affirmation dans une grande mesure; ils ont subi une telle concurrence, qui a produit une surcapacité, qu'ils ont perdu de l'argent. Même avant la crise du pétrole, ils avaient droit de se consulter pour réduire la capacité résultant d'une trop forte compétition.

M. Whicher: Étant donné la sévérité du président, monsieur Pratte, je me vois dans l'obligation de vous interrompre et je le regrette.

N'êtes-vous pas d'accord que financièrement—et je ne parle d'aucun autre facteur pour l'instant—nous nous trouverions mieux avec une seule ligne aérienne? Je ne parle pas des plus petites compagnies, mais financièrement nous nous porterions mieux si CP et Air Canada étaient amalgamés. Les trajets doivent sûrement se chevaucher.

M. Pratte: Il ne fait aucun doute qu'il y a un double emploi des routes aériennes et je suppose que ce chevauchement des services est fort coûteux dans certaines régions.

M. Whicher: C'est exactement ce que j'allais dire. Or, étant donné que le Canada est en pleine crise énergétique et étant donné que les avions sont cause de pollution—autant que toute autre chose—ne serait-il pas logique d'avoir une seule compagnie aérienne au Canada? Je vais vous donner un exemple. Le téléphone Bell a un monopole dans l'est du Canada, son service est excellent et ses tarifs sont contrôlés par le gouvernement. En quoi pêcherait une ligne aérienne dont les tarifs seraient contrôlés par le gouvernement et qui donnerait le meilleur service du monde?

M. Pratte: En fait, nous avons deux compagnies aériennes et je dois faire face à la réalité. En ce qui concerne la pollution, puisque vous en avez parlé, les avions ne contribuent pas tellement à la pollution si on les compare à d'autres modes de transports. Du point de vue de la consommation de combustible, même si cette consommation est très visible, le transport aérien au Canada est responsable uniquement de 3 p. 100 de la consommation totale de combustible au Canada. Cela ne veut pas dire que nous devions négliger notre part et nous pouvons certainement faire la nôtre même s'il n'y a pas de fusion entre les deux principales compagnies transporteuses du Canada. Je suis persuadé que CP collaborerait avec nous et que nous en ferions autant réciproquement.

M. Whicher: Me reste-t-il cinq ou six minutes encore?

Le président: Non, votre temps de parole est écoulé. Je vais mettre votre nom sur la liste pour le deuxième tour. Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, j'aimerais continuer dans la même veine que M. Whicher, dont l'attitude est fort étonnante, car il est certainement assez bizarre que M. Whicher parle d'une seule ligne aérienne nationale.

[*Texte*]

Mr. Whicher: I was talking about a Bell Telephone type airline, a private enterprise one.

Mr. Peters: . . . which I totally agree with, Mr. Chairman, and obviously even Bell Telephone's life as a private carrier is probably limited.

I have heard that with many of the planes we are using at Air Canada, we have built up an élite type of airline and I agree with Mr. Rose that in the air we have done very well. As far as the safety factor it concerned, I think we have done very well too although there is certainly always room for improvement. But the type of aircraft we are getting are not necessarily the best type.

I was surprised to talk to a major carrier the other day and they informed me that if you gave them your Viscounts they could not possibly take them if they were free because the cost figures for the Viscount were 55 cents a passenger mile and the 727's about 11 cents a mile. The only other major carrier in North America that was able to use Viscounts was Capital which went bankrupt because of this.

Are we not playing a game with some of the things we are doing? You are asking now that the government give you a large sum of money for Rolls Royce engines. I had some experience as an engineer on Rolls Royce engines and I presume they are probably still the best engines ever been built. We used them in the Spitfire but we just could not build a big enough capacity for distance. They were very expensive engines and that is why they called them Rolls Royce. They were synonymous with the best and with luxury. For instance, the United States is having to cut back on their L-1011s because they cannot afford to fly them. You are flying an airplane to British Columbia and I understand that the tail is about 15 feet below its normal flying level because you cannot open it up to its efficient flying speed and for this reason the attendants are having to push the trays uphill all the way to British Columbia.

It just seems to me that we may be doing two things in terms of buying the kinds of aircraft we buy.

• 1145

Mr. Pratte: There were many things in your statements and in your questions and I do not know whether I will be able to remember them all.

When you say that we cannot give away the Viscounts because nobody is prepared to fly them because they are too costly, at present, that is true.

Mr. Peters: Or any time.

Mr. Pratte: No, I do not think that is right because they were very good in terms of cost effectiveness when they were introduced into service. However, that was 20 or 25 years ago and you cannot compare the economics, in my view, of the Viscount propeller airplane with the jet airplane of today especially when you are comparing a 48-passenger airplane such as the Viscount with a 140 to 145-passenger jet airplane such as the 727-200. The economics of any propeller aircraft are bound to be far, far worse than the economics of any jet aircraft. Therefore, I do not think it is a valid comparison.

[*Interprétation*]

M. Whicher: Je parlais d'une ligne aérienne du type du Téléphone Bell en tant qu'entreprise privée.

M. Peters: Je suis totalement d'accord, monsieur le président, et de toute évidence, même la vie du Téléphone Bell en tant que transporteur privé est probablement limitée.

On m'a dit qu'au niveau des avions dont on se sert à Air Canada, nous avons établi une ligne aérienne d'élite, et je conviendrai, monsieur Rose, que dans le domaine aérien nous avons fort bien réussi. Pour ce qui est du facteur de sécurité je pense que nous avons également bien réussi, quoi qu'on puisse toujours s'améliorer dans ce domaine. Par ailleurs, le genre d'avions que nous avons n'est pas nécessairement le meilleur.

J'ai été fort étonné lors d'une conversation que j'ai eue avec un représentant des grands transporteurs l'autre jour. On m'a informé que si on leur donnait vos Viscounts, ils ne les accepteraient même pas gratuitement, en raison du coût par mill-voyageurs qui atteint 55 cents au regard de 11 cents pour les 727. L'unique grande compagnie transporteuse en Amérique du Nord qui était capable d'utiliser les Viscounts était Capital, qui a fait faillite à cause de cela.

Ne jouons-nous pas un jeu avec certaines activités que nous entreprenons? Vous demandez maintenant au gouvernement de vous donner une forte somme d'argent pour les moteurs Rolls Royce. En tant qu'ingénieur, j'ai quelque expérience des moteurs Rolls Royce et je présume qu'ils sont encore les meilleurs jamais construits. Nous nous en sommes servi dans les *Spitfire*, mais nous ne pouvions pas élaborer une capacité suffisante pour la distance escomptée. Ces moteurs étaient très dispendieux, et c'est pour cette raison qu'on les appelait Rolls Royce. Ils étaient synonymes du meilleur et du luxueux. Les États-Unis, par exemple, doivent restreindre leur utilisation des L-1011, parce qu'ils ne peuvent pas se permettre de les faire voler. Si vous vous rendez par avion en Colombie-Britannique et que la queue de l'appareil se trouve à 15 pieds au-dessous du niveau normal de vol, parce que vous ne pouvez pas faire voler l'appareil à sa vitesse appropriée, le personnel de bord doit pousser les charriots en montant pendant toute la traversée.

A mon avis, il peut y avoir deux raisons qui motivent l'achat des appareils que nous achetons.

M. Pratte: Il y avait plusieurs éléments dans vos déclarations et vos questions, et je ne sais pas si je me les rappellerai tous.

Lorsque vous dites que nous ne pouvons nous débarrasser de nos Viscount, car parsonne n'est disposée à les faire voler puisqu'ils sont trop coûteux actuellement, vous avez raison.

M. Peters: Ou à n'importe quel moment?

M. Pratte: Non, je ne crois pas que ce soit vrai, car ces avions étaient très rentables lorsque nous les avons remis en service. Toutefois, c'était il y a environ 25 ans et vous ne pouvez comparer l'économie de l'avion Viscount à hélices et de l'avion à réaction d'aujourd'hui, surtout que le Viscount transporte 47 passagers alors que le 727-200 ou des appareils du même genre en transportent de 140 à 145. Il est évident que l'économie d'un avion propulseur à hélices est bien inférieure à celle d'un avion à réaction. Par conséquent, je ne crois pas qu'on puisse les comparer.

[*Text*]

Mr. Peters: Let me ask you another question. We have really seven major airlines in Canada now and probably have 30 additional Class 3 carriers. All the seven carriers in Canada are flying both A and B class aircraft, so they are in a high category with the type of aircraft they fly. I am particularly concerned about what you have done in Northern Ontario and Northern Quebec recently, where Air Canada made a deal with a number of people, particularly the Government of Ontario, whom I gather are in exactly the same position, I think, perhaps as Air Canada is in where they are using a government agency to do something that is not going to have anything to do with flying, mainly Ontario is bailing out de Havilland by using Otters and to keep that company in operation, is flying them and is now putting them into passenger service.

Why has Air Canada not given any consideration to buying a decent aircraft to fly feeder routes so this proliferation will not take place? For instance, we were shown a YAK here a few months ago, a three-engine jet available for about $1 million. Pressure would have to be applied to get air certificates in Canada, that is true, but it could handle many of your feeder lines and there would be no justification for these other five regional carriers. Why has Air Canada in no way given any consideration to taking on feeder lines?

Mr. Pratte: Are you referring to the YAK-40, the Russian airplane?

Mr. Peters: That is just one that came to Canada. There are Japanese ones, there are other ones that fall into the same category.

Mr. Pratte: I think you will find that neither one of those airplanes that came to Canada: the Japanese one nor the YAK-40 is certificated to fly in North America.

Mr. Peters: I said that.

Mr. Pratte: It is a major problem. I do not know whether the cost you have quoted is right or wrong, but I do not want to say that it is not a good airplane either.

When you say that we have not considered flying the routes you have mentioned, this is not entirely correct. As we understand it, under the policy, other people fly those routes and . . .

Mr. Peters: Yes, but you, as the main carrier in those areas, over-ride the regional carriers if you are willing to supply the routes. you have prior claim in the same way as the regional carrier has prior claim over Class 3. I gather this from the report of the Air Transport Committee.

Mr. Pratte: No, that is not correct. Under the policy certain routes are the preserves, if you like, that should be flown by third-level carriers which are, in effect, the carriers that we are talking about such as Norontair.

Mr. Peters: Yes.

• 1150

Mr. Pratte: We are prepared to assist in that field and if necessary we are prepared to do it, but when somebody else is already doing it or is prepared to do it with the support of the provincial government, I do not know that it is necessarily wrong to give them assistance.

[*Interpretation*]

M. Peters: Laissez-moi vous poser une autre question. Nous avons sept lignes aériennes importantes au Canada et nous avons probablement 30 transporteurs additionnels de catégorie 3. Les sept transporteurs au Canada se servent d'avions de catégorie A et B; par conséquent, ils se placent dans une catégorie supérieure à cause du genre d'avions qu'ils exploitent. Je m'intéresse à ce que vous avez fait récemment dans le nord de l'Ontario et dans le nord du Québec, où Air Canada a conclu un marché avec un certain nombre de personnes, notamment avec le gouvernement de l'Ontario. Ceci est analogue, je pense, à la situation d'Air Canada et en ce sens ils se servent d'un organisme gouvernemental pour quelque chose qui n'a rien à voir avec les transports aériens, l'Ontario surtout se débarrasse de ses Havilland pour acheter des Otters et pour que cette société puisse fonctionner, les met actuellement au service des passagers.

Pourquoi la société Air Canada n'a-t-elle pas songé à acheter un avion pour desservir les lignes secondaires, afin d'éviter la prolifération? Ainsi, nous avons pris il y a quelques mois YAK, un trimoteur à réaction qui coûte environ 1 million de dollars. Il faudrait exercer des pressions pour obtenir des certificats de vol au Canada, c'est vrai, mais nos lignes secondaires se trouveraient desservies et les cinq autres transporteurs régionaux seraient inutiles. Pourquoi Air Canada n'a-t-elle pas songé à regroupés ces lignes secondaires?

M. Pratte: Voulez-vous parler du YAK-40 de l'avion soviétique?

M. Peters: Celui qui est venu au Canada récemment. Il y a également des avions japonais de la même catégorie.

M. Pratte: Vous verrez qu'aucun de ces avions qui sont venus au Canada, l'avion japonais et YAK-40, ne convient à l'Amérique du Nord.

M. Peters: Je l'ai dit.

M. Pratte: Cela pose un problème important. Je ne sais pas si le prix que vous avez cité est exact ou non, mais je ne veux pas dire que l'avion n'est pas bon.

Lorsque vous déclarez que nous n'avons pas songé aux lignes secondaires, ce n'est pas tout à fait vrai. D'après nous, et en vertu de la politique existante, d'autres desservent ces lignes et . . .

M. Peters: Oui, mais vous êtes le transporteur principal dans ces régions, vous avez préséance sur les transporteurs régionaux de même que le transporteur régional a priorité sur celui de la catégorie 3. C'est ce que j'ai compris en lisant le rapport du comité des transports aériens.

M. Pratte: Non, c'est faux. En vertu de la politique existante, certaines lignes sont réservées, si vous voulez, et doivent être desservies par des transporteurs de troisième classe qui sont les transporteurs dont nous parlons, comme par exemple, Norontair.

M. Peters: Oui.

M. Pratte: Nous sommes disposés à apporter notre aide et même si nécessaire à le faire nous-mêmes, mais lorsque quelqu'un d'autre s'en occupe ou est prêt à s'en occuper avec l'appui du gouvernement provincial, je ne vois pas ce qu'il y aurait de mal à les aider.

[*Texte*]

I have never felt that the Ontario government was doing what they did with respect to Norontair only to bail out deHavilland.

Mr. Peters: The same as you are doing with Rolls Royce.

Mr. Pratte: Maybe that has the effect, but this is an arrangement that was worked out with the communities and the people concerned. In effect, from what we can see, it is going to result in better services for the communities and these people.

Mr. Peters: Yes, I have heard that argument; I heard your people make the argument.

What I am really asking is why, if that is the people's airline, are we not interested in supplying all the people of Canada with service rather than just the people on the east-west mainline traffic and all the other foreign lines? Why has Air Canada not given any consideration to providing the type of aircraft that would allow them to handle feeder lines?

Mr. Pratte: Because you have some feeder carriers.

Mr. Peters: We did not have. We just got them about three years ago.

Mr. Pratte: Well, you have them now.

Mr. Peters: But they are not operating in most cases. Nordair, for instance, is a carrier in this part of the country and it is not operating on most of the routes. That is why third carriers are getting into the act. It seems to me that you really do not have an aircraft to fly those routes if you wanted to. You do not have an aircraft.

Mr. Pratte: There is no question that we have no airplanes to supply the services that are normally given by a third-level carrier.

Mr. Peters: That is right.

Mr. Pratte: We have none because we have felt, rightly or wrongly, that this was not what the government expected us to do. If the government indicates that we should get involved in that, we are fully prepared to do it as we are fully prepared to fly the STOL as a test project. This is a short take-off and landing aircraft, for a short distance, and we are fully prepared to do it.

Mr. Peters: Yes, but the Stol aircraft really is not an Otter.

Mr. Pratte: No.

Mr. Peters: An Otter is not a Stol aircraft.

Mr. Pratte: But if the government or if any of the provinces indicate that there is a need for that type of service in their territory, we are prepared to look at it and we certainly are not going to say "no" without looking at it very seriously.

Mr. Peters: But, Mr. Pratte, you are abandoning lines simply because you cannot service them. The Viscount is not interchangeable with the DC-9 for passenger utilization.

[*Interprétation*]

Je n'ai jamais pensé que le gouvernement ontarien agissait ainsi envers Norontair uniquement pour renflouer de Havilland.

M. Peters: Tout comme vous faites pour Rolls Royce.

M. Pratte: C'est peut-être ce qui en résulte, mais il s'agit d'un accord conclu avec les localités et les personnes intéressées. En réalité, d'après ce que nous pouvons voir, il en résultera un meilleur service pour les localités et la population en question.

M. Peters: Oui, ce n'est pas la première fois que j'entends cet argument.

S'il s'agit d'une compagnie aérienne populaire, je voudrais savoir pourquoi nous n'avons pas l'idée d'offrir à toute la population du Canada un tel service plutôt que de l'offrir uniquement à la population échelonnée le long du principal parcours est-ouest et pourquoi ne pas l'offrir non plus à toutes les autres compagnies étrangères? Pourquoi Air Canada n'a-t-il pas songé à offrir le genre d'appareils pouvant permettre de desservir les lignes secondaires?

M. Pratte: Parce qu'il faut alors des transporteurs de lignes secondaires.

M. Peters: Nous n'en avions pas. Nous les avons eus il y a à peu près trois ans seulement.

M. Pratte: Mais vous les avez maintenant.

M. Peters: Mais dans la plupart des cas, ils ne fonctionnent même pas. Nordair, par exemple, est un transporteur dans cette région du pays, mais ils ne fonctionnent pas sur la plupart des parcours. Voilà pourquoi il faut laisser un troisième type de transporteur faire ce travail. Il me semble que vous n'avez pas vraiment les appareils nécessaires pour assurer le service sur ces parcours, même si vous le vouliez.

M. Pratte: Il est certain que nous ne disposons pas des appareils nécessaires pour assurer les services normalement assurés par un troisième transporteur.

M. Peters: C'est exact.

M. Pratte: Nous n'en avons pas car nous avons cru, à tort ou à raison, que ce n'était pas ce que le gouvernement attendait de nous. Si le gouvernement nous fait savoir que nous devrions nous en occuper, nous sommes tout à fait disposés à le faire tout comme nous sommes tout à fait disposés à participer à un projet d'essaie des appareils ADAC. Il s'agit d'appareils à décollage et à atterrissage courts, pouvant servir sur une courte distance, et nous sommes tout à fait disposés à nous en occuper.

M. Peters: Oui, mais les appareils ADAC ne sont pas vraiment des Otter.

M. Pratte: Non.

M. Peters: Un Otter n'est pas un appareil ADAC.

M. Pratte: Mais si le gouvernement ou l'une des provinces nous fait comprendre la nécessité de ce genre de service dans leur territoire, nous sommes disposés à étudier la question et nous ne refuserons certainement pas sans l'étudier à fond.

M. Peters: Mais vous abandonnez certains parcours, monsieur Pratte, uniquement parce que vous ne pouvez en assurer les services. Le Viscount ne peut pas être remplacé par le DC-9, pour le transport des passagers.

[*Text*]

What I am really asking is why are you not willing to give some consideration, if it is a people's airline, to servicing those areas that would like to be connected with the main transportation facilities of the nation and which Air Canada could link up if they were to provide some aircraft that would fly those routes? You are asking us in this bill to provide you with a large sum of money to buy aircraft that will not affect the majority of the areas of Canada. I just do not see any reason why Air Canada should not at least give some consideration to providing the type of aircraft that would allow them to fulfill more closely their mandate as you state it.

Mr. Pratte: We are fully prepared to consider it, but it has been our understanding until now, even in the implicit or explicit policy statements that have been made by the Government of Canada in matters of domestic policy, that this is not a field in which we should interest ourselves. In spite of that, I would say, we have interested ourselves in that field and we have had some discussions with other authorities. If there is no one to fill that role or no one wants to fill that role, we are fully prepared to look into it because generally we want to make transportation easier in Canada. We recognize that transportation is extremely important for this country and we want to play as big a role as the government will let us play.

The Chairman: I now recognize Mr. Thomas. Before doing so, I would like to suggest to the committe that we adjourn after we have heard Mr. Thomas.

I have for the first round on my list: Mr. Bryce Mackasey after Mr. Thomas, Mr. Stan Schellenberger, Mr. Campbell, Mr. Bawden and Mr. Ritchie. I would like to go down that first round and to anybody else who so wants to signify, I say "Now or forever hold their peace". And Mr. Poulin, I thought that would bring out somebody. Then we will go back and start the second round probably this afternoon or this evening. Mr. Mackasey will be the first up after dinner.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I point out to you that the clock on the wall indicates 11:55 so I presume you will allow me to continue until 12:05.

The Chairman: That is right.

• 1155

Mr. Thomas (Moncton): Thank you. I will try to make my questions brief so that the answers will be brief.

Mr. Pratte, if this bill—you are here to discuss Bill No. C-164, so I would like to get back to it briefly—is not passed by this Committee, let us say, by the Christmas recess, what effect will that have on Air Canada's financing?

Mr. Pratte: By the end of December?

Mr. Thomas (Moncton): Yes, by the end of December.

[*Interpretation*]

Je voudrais savoir, enfin, pourquoi vous ne voulez pas, puisqu'il s'agit d'une compagnie aérienne au service de la population, envisager la possibilité d'assurer un service dans les secteurs qui aimeraient disposer d'un lien avec les principaux services de transport du pays, lien que pourrait assurer Air Canada s'il fournissait les appareils nécessaires pour ces parcours? Vous nous demandez de vous attribuer par le présent projet de loi une somme importante d'argent pour acquérir des appareils qui ne desserviront pas la majorité des secteurs du Canada. Je ne vois pas pourquoi Air Canada n'envisagerait pas du moins la possibilité d'offrir le genre d'appareils qui lui permettraient de remplir plus complètement son mandat.

M. Pratte: Nous sommes tout à fait disposés à étudier cette possibilité, mais jusqu'ici d'après les déclarations de politique implicites ou explicites qu'a formulées le gouvernement du Canada sur les questions d'ordre national, nous avons cru comprendre que ce n'était pas à nous de nous intéresser à cette question. Malgré tout, je dois dire que nous nous y sommes intéressés et que nous en avons discuté avec d'autres autorités. Si personne d'autre ne peut ou ne veut assumer ce rôle, nous sommes tout à fait disposés à étudier la question, car de façon générale, notre objectif est de faciliter le transport au Canada. Nous sommes les premiers à reconnaître que le transport est un problème très important au pays et nous voulons y jouer un rôle aussi important que le gouvernement veut bien nous donner.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Thomas. Auparavant, j'aimerais suggérer que nous levions la séance quand M. Thomas aura terminé.

Pour le premier tout de questions, j'ai encore sur ma liste les noms suivants: M. Bryce Mackasey, qui suivra M. Thomas, ensuite M. Stan Schellenberger, M. Campbell, M. Bawden et M. Ritchie. Si quelqu'un d'autre veut faire ajouter son nom à la liste pour le premier tour, je vous demanderais de le dire dès maintenant ou de cette heure à jamais. J'ajoute donc le nom de M. Poulin. Un fois cette liste épuisée, nous passerons donc au deuxième tour de questions, probablement cet après-midi ou ce soir. Cet après-midi, M. Mackasey sera le premier à prendre la parole.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'aimerais vous faire remarquer que l'horloge indique 11 h 55 et je suppose donc que vous allez me permettre de poursuivre jusqu'à 12 h 05.

Le président: En effet.

M. Thomas (Moncton): Merci. Je vais essayer de poser des questions aussi brèves que possible afin que les réponses soient brèves également.

Monsieur Pratte, puisque vous êtes ici pour discuter du Bill C-164, j'aimerais y revenir, si vous voulez bien. Si le projet de loi n'est pas adopté par le Comité d'ici les vacances de Noël par exemple, qu'en résulterait-il pour l'état financier d'Air Canada?

M. Pratte: D'ici la fin de décembre?

M. Thomas (Moncton): Oui, d'ici la fin de décembre.

[*Texte*]

Mr. Pratte: We will have some financing problems.

Mr. Thomas (Moncton): In what way?

Mr. Pratte: We will have to borrow heavily from the bank, I suppose, on a short term basis.

Mr. Thomas (Moncton): If the bill does not pass the House, what problems will you be faced with then?

Mr. Pratte: Never passes the House?

Mr. Thomas (Moncton): Right.

Mr. Pratte: Well, we will get into more financial problems.

Mr. Thomas (Moncton): I think you know why I asked that, Mr. Pratte—because the last bill never passed the House. In fact there has not been a bill through this House since 1970. So how will you finance the three years?

Mr. Pratte: The reason for the difference is that when the last bill did not pass the House we had a very, very heavy cash flow, much heavier than was projected, and I think our capital expenditures were far less onerous than the capital expenditures you will have to meet in the next few months.

Mr. Thomas (Moncton): What are those capital expenditures?

Mr. Pratte: Heavy deliveries of airplanes.

Mr. Thomas (Moncton): Approximately what is involved in round figures in capital expenditures?

Mr. Cochrane: Over what period?

Mr. Thomas (Moncton): Well, this bill covers the period to the end of June 1974—over that period to the end of June, 1974, which this bill covers.

Mr. Cochrane: Over that period we will have capital expenditures of approximately $150 million.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Pratte, Clause 14 of this bill refers to the appointment of auditors. I understand the auditors that are appointed—this bill refers to the CNR—for the CNR automatically do the Air Canada audit.

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Thomas (Moncton): Maybe you could get these figures later if your vice-president of finance does not have them now, but what was the cost of your audit in 1971? What were the auditors fees in 1971?

Mr. Cochrane: They were $44,000.

Mr. Thomas (Moncton): What audit has been made in 1972, and by whom?

Mr. Pratte: If you use the word "audit" in the legal sense of the expression I suppose there was no audit made, because we really had no auditor ever appointed for the year 1972.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous aurons des difficultés financières.

M. Thomas (Moncton): De quel ordre?

M. Pratte: Nous devrons contracter de gros emprunts à la banque, je suppose, pour une brève période.

M. Thomas (Moncton): Si le projet de loi n'est pas adopté à la Chambre, quelles difficultés entrevoyez-vous?

M. Pratte: S'il n'est jamais adopté par la Chambre?

M. Thomas (Moncton): C'est cela.

M. Pratte: Nous aurons encore plus de difficultés financières.

M. Thomas (Moncton): Je crois que vous n'ignorez pas pourquoi je vous ai posé cette question, monsieur Pratte, c'est en effet parce que le dernier projet de loi à ce sujet n'a pas été adopté à la Chambre. En réalité, la Chambre n'en a pas adopté un seul à votre sujet depuis 1970. Comment s'est donc fait votre financement pendant ces trois années?

M. Pratte: Il y a une différence depuis la dernière fois où le projet de loi n'a pas été adopté par la Chambre, car alors nous avions une capacité de financement extrêmement bonne, bien meilleure que les prévisions n'avaient pu le montrer, et je pense que nos dépenses d'établissement étaient beaucoup moindres que celles auxquelles nous devrons faire face au cours des prochains mois.

M. Thomas (Moncton): En quoi consistent ces dépenses d'établissement?

M. Pratte: Il s'agit de livraisons importantes d'appareils.

M. Thomas (Moncton): A combien se montent approximativement ces dépenses d'établissement?

M. Cochrane: Pour quelle période?

M. Thomas (Moncton): Puisque le projet de loi porte sur la période allant jusqu'à la fin de juin 1974, je voudrais donc savoir quel est le total pour cette période.

M. Cochrane: Pendant cette période, nos dépenses d'établissement s'élèveront à environ 150 millions de dollars.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Pratte, l'article 14 du projet de loi parle de la nomination de vérificateurs, et je crois comprendre que ceux qui sont nommés pour vérifier les états financiers du CN sont automatiquement affectés à la vérification des états financiers d'Air Canada.

M. Pratte: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Vous pourriez peut-être obtenir ces chiffres plus tard si votre vice-président aux finances ne les a pas sous les yeux, mais combien a coûté la vérification dont vous avez fait l'objet en 1971? Quels étaient les honoraires des vérificateurs cette année-là?

M. Cochrane: Ils étaient de $44,000.

M. Thomas (Moncton): Quelle vérification a été faite en 1972, et qui l'a faite?

M. Pratte: Si vous vous servez du terme «vérification» au sens légal de l'expression, je suppose qu'il n'y a pas eu de vérification proprement dite, car aucun vérificateur n'a été nommé pour 1972.

[*Text*]

Mr. Thomas (Moncton): Surely there is some supervision over this.

Mr. Pratte: What happened was that when we saw the name of Peat, Marwick in the bill that was not passed the Board of Directors appointed the firm of Peat, Marwick as consulting accountants, the arrangement being that they would supervise the closing of the books and everything else, they would do the same work as if they were the auditors, and they would put the statement together with the understanding that if, as and when they were ever appointed auditors they would be in a position to sign the statement. This is what was done.

Mr. Thomas (Moncton): I know you have had a great deal of legal experience and you probably have done a great deal of corporation work. What is the normal procedure in the appointment of auditors? Who recommends the appointment of auditors in a corporation or a private company?

Mr. Pratte: My recollection is that the shareholders usually appoint the auditors.

Mr. Thomas (Moncton): Through the board of directors?

Mr. Pratte: I think it is a recommendation of the board to the meeting of shareholders, but it is five years now since I have practised law.

Mr. Thomas (Moncton): As you well know, and I do not need to refer to it, your 1971 auditors were Touche Ross and suddenly there was a change made to another firm. Was the Air Canada Board of Directors, or the shareholders through the board of directors, asked for recommendations in respect of changing auditors?

• 1200

Mr. Pratte: I am told that the matter was dealt with by Mr. Turner, but I have to tell you that this is a peculiar way of appointing auditors, by legislation every year, and it is also peculiar to the extent that our auditors are automatically those that have been appointed to audit the accounts of the CNR. I am not aware of any consultation between the Air Canada people and the government as to the appointment of auditors, but consultations might have taken place with the CN authorities. I do not know.

Mr. Thomas (Moncton): So this is another area where you are in effect a captive of both the CNR and the government. Has your Vice-president any figures on what the auditor's fees will be for 1973? I assume in 1973 you were following the procedure outlined in this present bill. In In 1973 you have two firms of auditors.

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Thomas (Moncton): How do you make a dividing line—how many people—how do you do this?

Mr. Pratte: Would you like to explain that, Mr. Cochrane?

[*Interpretation*]

M. Thomas (Moncton): Il doit sûrement exister un mécanisme de supervision.

M. Pratte: En voyant dans le projet de loi qui n'a pas encore été adopté les noms de Peat, Marwick, le Conseil d'administration a désigné le cabinet de comptables Peat et Marwick comme conseillers en comptabilité. Il a été entendu que ces comptables superviseraient la fermeture des livres et ainsi de suite, qu'ils feraient le même travail que des vérificateurs et qu'ils prépareraient les états financiers, afin que le cas échéant, ils soient en mesure de les signer, si jamais ils sont nommés vérificateurs. Voilà ce que nous avons fait.

M. Thomas (Moncton): Je sais que vous avez problement une bonne expérience juridique et que vous avez probablement travaillé beaucoup dans le secteur des sociétés commerciales; pouvez-vous me dire quelle procédure est habituellement suivie dans le cas de la nomination de vérificateurs? Qui recommande la nomination des vérificateurs dans une société commerciale privée?

M. Pratte: Si je me souviens bien, ce sont les actionnaires qui nomment habituellement les vérificateurs.

M. Thomas (Moncton): Par l'entremise du conseil d'administration?

M. Pratte: Je pense que c'est une recommandation que fait le conseil d'administration lors de l'assemblée des actionnaires. Mais il y a déjà cinq ans maintenant que j'ai abandonné la pratique du droit.

M. Thomas (Moncton): Comme vous le savez sans doute très bien, vos vérificateurs étaient Touche Ross, en 1971, et il y a eu un changement soudain. Est-ce que le conseil d'administration d'Air Canada ou les actionnaires, par l'entremise du conseil d'administration, vous ont demandé de formuler des recommandations quant au remplacement des vérificateurs?

M. Pratte: On me dit que la question a été traitée par M. Turner, mais je dois vous dire qu'il est étrange de nommer des vérificateurs au moyen d'une loi chaque année, et étrange aussi que vos vérificateurs soient nécessairement ceux qui sont nommés pour vérifier les comptes du CN. Je n'ai pas du tout entendu parler de consultations entre les représentants d'Air Canada et le gouvernement au sujet de la nomination des vérificateurs, mais de telles consultations ont peut-être eu lieu avec les représentants du CN.

M. Thomas (Moncton): Vous voilà donc prisonnier du CN et du gouvernement dans ce cas-là. Est-ce que votre vice-président a des chiffres relatifs aux honoraires des vérificateurs pour 1973? Je suppose qu'en 1973 vous suiviez la procédure définie dans le présent projet de loi et que vous aviez donc deux cabinets de comptables qui servaient de vérificateurs.

M. Pratte: En effet, monsieur.

M. Thomas (Moncton): Comment répartissez-vous le travail... Combien y a-t-il de gens? Comment procédez-vous?

M. Pratte: Voudriez-vous expliquer la chose, M. Cochrane?

[*Texte*]

Mr. Cochrane: On the amount of money that will be paid to the auditors, we have not negotiated this with them yet, so we do not have the figures.

Mr. Thomas (Moncton): You mean you have people employed and you have not determined the fees?

Mr. Cochrane: The figure has not been finalized. They have indicated to us that obviously there will be some overlaying charges as a result of having more than one auditor.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Pratte, is this not rather unusual? Normally you have auditors at a fee . . .

Mr. Cochrane: No, it is not.

Mr. Thomas (Moncton): . . . for the year. You do not know yet what the cost will be for 1973?

Mr. Cochrane: No. It is not unusual to have the figure finalized after the work is started in this case when the auditors have been appointed by the shareholders and the directors. A lot of it depends on the extent of the audit, and from time to time the extent varies.

Mr. Thomas (Moncton): Surely it is normal in a corporation and in private business when auditors are appointed, also their fees are set for the ensuing year. Is that not the usual procedure?

Mr. Pratte: I have seen it both ways. I have seen it where the fee was set at the time of the appointment, and in other cases, where the fees were set after the work had started because the auditors did not know exactly at that point the extent of the work that was to be done. I have not personally participated in the negotiations between the auditors and Air Canada but it is probably reasonable to expect that having two firms of auditors might cost a little more than having only one.

Mr. Thomas (Moncton): I am interested to know, Mr. Pratte, why you would appoint two firms for the year 1973. Why would you bring in two separate firms to conduct your continuing audit? What is the reason for it?

Mr. Pratte: This is not our appointment, as I said; we have nothing to do with that. But you have commercial firms that have at times two firms of auditors. I have seen some statements signed by two firms of auditors. We have nothing to say in the matter. This is a bill of the government and the Minister of Finance came here and explained the situation. The bill appoints auditors for the C.N. and these auditors are these capable of auditing our accounts.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, you were never consulted and you were never asked for advice . . .

Mr. Pratte: No.

Mr. Thomas (Moncton): . . . and this was thrust on you in effect by the Minister of Finance.

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Nous n'avons pas encore négocié avec les vérificateurs le montant d'argent que nous leur verserons, et nous n'avons donc pas les chiffres que vous demandez.

M. Thomas (Moncton): Voulez-vous dire que vous avez engagé des gens sans déterminer les honoraires que vous leur verserez?

M. Cochrane: Le chiffre final n'a pas encore été établi. Ils nous ont fait savoir que certains frais se chevaucheront nécessairement, étant donné qu'il y a plus d'un vérificateur.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Pratte, n'est-ce pas plutôt inhabituel? Normalement, des vérificateurs sont engagés à un certain taux d'honoraires . . .

M. Cochrane: Non, ce n'est pas inhabituel.

M. Thomas (Moncton): . . . pour l'année. Vous ne savez pas encore combien la vérification coûtera pour 1973?

M. Cochrane: Non. Il n'est pas inhabituel de fixer les chiffres définitifs une fois le travail commencé, comme, par exemple, lorsque les vérificateurs sont nommés par les actionnaires et les administrateurs. Le montant définitif dépend beaucoup de l'envergure de la vérification, car elle varie assez souvent.

M. Thomas (Moncton): Il est certainement normal lors de la nomination de vérificateurs dans une société ou toute entreprise privée de fixer leurs honoraires pour l'année qui suit. N'est-ce pas la procédure habituelle?

M. Pratte: J'ai vu les deux cas. Il est arrivé que les honoraires soient fixés au moment de la nomination, tandis que, dans d'autres cas, ils étaient fixés une fois le travail commencé, car les vérificateurs ne connaissaient pas exactement au départ l'envergure du travail à faire. Je n'ai pas participé personnellement aux négociations qui se sont déroulées entre les vérificateurs et Air Canada, mais il est probablement juste de prévoir que de donner le travail à deux cabinets de vérificateurs coûtera un peu plus que de le donner à un seul.

M. Thomas (Moncton): J'aimerais savoir, monsieur Pratte, pourquoi vous nommeriez deux cabinets de comptables pour 1973. Pourquoi demander à deux groupes distincts de procéder à la vérification continue de vos comptes? Quelle en est la raison?

M. Pratte: Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas nous qui avons fait cette nomination, nous n'avons rien eu à y voir. J'ai déjà vu des états financiers de sociétés commerciales signés par deux cabinets de comptables qui agissaient comme vérificateurs. Nous n'avons rien eu à voir dans cette décision. Il s'agit d'un projet de loi du gouvernement et le ministre des Finances est venu expliquer la situation ici. Le projet de loi nomme des vérificateurs pour le CN et ce sont eux qui peuvent ensuite vérifier nos comptes.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, on ne vous a jamais consultés, on ne vous a pas demandé votre avis . . .

M. Pratte: Non.

M. Thomas (Moncton): . . . et c'est le ministre des Finances qui vous a pratiquement imposé cette idée.

[*Text*]

Mr. Pratte: We were never consulted.

Mr. Thomas (Moncton): Have you any idea, has your Vice-president any idea of the extra cost that will be involved in having these two firms doing the job that one firm did before?

Mr. Cochrane: Not specifically, no, but the auditors have indicated to us that there will be an extra cost as a result of having two auditors, the cost mainly in a supervisory area as opposed to the actual working level area.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Pratte, this may not be a fair question. If it is not, you do not have to answer. Are you satisfied with this procedure of conducting your audit? Is this what you would normally recommend if you had the chance to make a recommendation?

Mr. Pratte: Well, this is the manner in which Parliament decided . . .

• 1205

Mr. Thomas (Moncton): Oh, excuse me, Mr. . . .

Mr. Pratte: Originally, I mean.

Mr. Thomas (Moncton): No, no, excuse me, Mr. Pratte, Parliament never decided, The bill, when this change was indicated, was never passed by Parliament. It still has not been passed.

Mr. Pratte: What I meant, sir—and I am sorry—was that originally it was set down that auditors would be appointed annually by Parliament . . .

Mr. Thomas (Moncton): Right.

Mr. Pratte: . . . for the CN and those would be the auditors of Air Canada. That procedure was followed but now we have two firms of auditors.

Mr. Thomas (Moncton): So in effect, Mr. Pratte, the last auditors that Parliament appointed, were the firm of Touche, Ross and Co. in 1971.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Thomas (Moncton): We have never appointed new auditors. Now, for some reason or other, Air Canada has gone to new auditors, not onlyy one firm but two new firms, not recommended by Parliament. I am just trying to find out why you made the choice of Peat, Marwick, Mitchell and Co. and Coopers & Lybrand.

Mr. Pratte: We did not make any choice. We had nothing to do with it. We were not consulted at all. They are appointed auditors for the CN and we inherit them.

Mr. Thomas (Moncton): That is the answer I wanted, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: We inherit them.

[*Interpretation*]

M. Pratte: On ne nous a jamais consultés.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous même ou votre vice-président avez une idée du supplément qu'il en coûtera d'avoir engagé deux groupes différents pour exécuter le travail que faisait auparavant un seul cabinet de comptables?

M. Cochrane: Non, pas précisément, mais les vérificateurs nous ont dit que le fait d'avoir deux différents cabinets de comptables occasionnera des dépenses supplémentaires, surtout en ce qui concerne le travail de supervision, plutôt que pour le reste du travail.

M. Thomas (Moncton): Monsieur Pratte, si vous préférez ne pas répondre à la question que je vais vous poser, vous n'avez qu'à ne pas le faire. Êtes-vous satisfait de cette façon de procéder à la vérification de vos comptes? Est-ce ainsi que vous recommanderiez de le faire si vous aviez la possibilité de formuler une recommandation?

M. Pratte: C'est ainsi que le Parlement a décidé . . .

M. Thomas (Moncton): Je regrette, monsieur . . .

M. Pratte: Je veux dire au début.

M. Thomas (Moncton): Non, je regrette, monsieur Pratte, le Parlement n'a jamais pris une telle décision. Lorsque la modification a été apportée au projet de loi, le Parlement ne l'a jamais adoptée. Du moins, ce n'est pas encore fait.

M. Pratte: Je suis désolé, mais je voulais dire, monsieur, qu'au départ, il a été établi que le Parlement nommerait chaque année des vérificateurs . . .

M. Thomas (Moncton): En effet.

M. Pratte: . . . pour les états financiers du CN et que ce seraient les mêmes pour Air Canada. C'est ainsi que l'on a procédé, mais maintenant, il y a deux cabinets de vérificateurs qui font ce travail.

M. Thomas (Moncton): En réalité, monsieur Pratte, les derniers vérificateurs que le Parlement a nommés étaient ceux du cabinet Touché, Ross et Cie, en 1971.

M. Pratte: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Nous n'avons jamais nommé de nouveaux vérificateurs. Mais maintenant, pour une raison ou pour une autre, Air Canada a eu recours aux services de nouveaux vérificateurs, appartenant à deux différents cabinets de comptables et sans la recommandation du Parlement. J'essaie tout simplement de savoir pourquoi vous avez choisi Peat, Marwick, Mitchell et Cie, ainsi que Coopers et Lybrand.

M. Pratte: Nous n'avons rien eu à voir à ce choix, on ne nous a pas du tout consultés. Il s'agit de vérificateurs nommés pour le CN, dont nous héritons.

M. Thomas (Moncton): Voilà la réponse que je voulais entendre, monsieur Pratte.

M. Pratte: Nous en héritons.

[*Texte*]

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Yes. I understand that Mr. Thomas is through. He certainly has had his 10 or 12 minutes. Is it agreed that we adjourn and meet again at 3.30 p.m.?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1534

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum. However, I note that we have representatives of three of the four parties here and, with witnesses, as I said this morning, we really do not need a quorum.

With regard to the motion proposed, as I understand it, by Mr. Peters, one of the faults of the proposal this morning was that Mr. Peters was not an official member of the Committee, which automatically suggests that if I ruled it in order he could not have moved it, which would have caused another problem. In any case, having thought about the matter over the lunch hour, two or three problems have come up. On the question of making the brief an appendix to today's committee proceedings, the suggested brief deals more with public relations and labour relations than it does with capital expenditures. The other part, if I understand Mr. Pratte correctly, is all up, for and in union negotiations at the present time. Although I have always felt that a member of Parliament should concern himself with the employees of the Crown corporations, I have always been told over the years that they have their union authorities to which they pay dues and they are the ones representing them.

• 1535

If the brief were made an appendix to today's committee proceedings it might be an acceptance by the committee of a document which would encourage questions more along that line than along the line of the capital expenditures of Air Canada. For that reason, I would not really encourage anybody to move a motion as was suggested by Mr. Peters this morning.

Having said that, we will now hear Mr. Bryce Mackasey in questioning Air Canada.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I will probably want a second trip so I will not waste too much time. I have only one observation from this morning's procedure: although you are lousy hockey player, as when you played with me for the House of Commons, you are not a bad chairman. I want that recorded for posterity.

The Chairman: Mr. Mackasey, without me on defence they would have gone through us like that proverbial going through a goose.

Mr. Mackasey: Well ... Mr. Chairman, there are three areas which are of interest to me and in fairness to Mr. McKenzie I am not overexcited by the documents he placed. One is the question of safety which I think we should be concerned with. The other is a complaint of CALEA which, I agree with you, if it were appendixed could leave the impression that we accept it without question and this could jeopardize the company's position in

[*Interprétation*]

M. Thomas (Moncton): Merci.

Le président: Oui. Je crois que M. Thomas a terminé. Il a certainement épuisé ses 10 ou 12 minutes. Êtes-vous d'accord pour lever la séance et nous réunir de nouveau à 15 h. 30?

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous n'avons pas le quorum. Toutefois, je remarque qu'il y a des représentants de trois des quatre partis, et j'avais dit ce matin qu'étant donné la présence de témoins, nous n'avions pas vraiment besoin de quorum.

Pour ce qui est de la motion proposée, si j'ai bien compris, par M. Peters, l'une des lacunes de la proposition de ce matin était que M. Peters n'est pas officiellement membre de ce Comité, ce qui signifie que si j'avais décidé que la motion était acceptable, automatiquement il n'aurait pas pu la proposer, ce qui aurait provoqué un autre problème. De toute manière, j'ai réfléchi à la question pendant l'heure du déjeuner, et deux ou trois problèmes me sont apparus. Pour ce qui est de l'appendice au procès-verbal de la séance du comité d'aujourd'hui, le document en question traite davantage des relations publiques et des relations de travail que des dépenses de capital. L'autre partie, si j'ai bien compris, monsieur Pratte, concerne entièrement les négociations syndicales qui se font actuellement. Bien que j'aie toujours estimé qu'un député doive se préoccuper des employés des sociétés de la Couronne, on m'a toujours dit qu'ils ont leurs responsables syndicaux auxquels ils paient la cotisation et ce sont eux qui les représentent.

Si le document devenait un appendice du procès-verbal du comité d'aujourd'hui, il se pourrait que cela soit pris comme une acceptation du comité pour un document qui encourage davantage les questions de ce secteur que les dépenses de capital d'Air Canada. C'est pourquoi je n'invite personne à proposer la motion indiquée par M. Peters ce matin.

Ceci dit, nous allons maintenant donner la parole à M. Bryce Mackasey qui va poser des questions à Air Canada.

M. Mackasey: Monsieur le président, il me faudra sans doute prendre la parole une deuxième fois, donc je ne vais pas perdre mon temps. J'ai une simple observation à faire quant au procès-verbal de ce matin; bien que vous soyez un très mauvais joueur de hockey, comme vous l'avez montré en jouant avec moi pour la Chambre des communes, vous n'êtes pas mauvais président. Je veux que cela doit dit pour la postérité.

Le président: Monsieur Mackasey, si je n'avais pas été à la défense, on aurait été une vraie passoire.

M. Mackasey: Eh bien ... monsieur le président, il y a trois questions qui m'intéressent et je dois dire en toute sincérité à M. McKenzie que les documents qu'il nous a présentés ne me transportent pas de joie. La première est la question de la sécurité qui, à mon avis, devrait nous préoccuper. L'autre est la plainte de CALEA qui, si elle était mise en appendice, pourrait donner l'impression que nous l'acceptons sans qu'il y ait aucune question et cela

[*Text*]

the current negotiations. But there is also a document, Appendix "B", which I think is an important document. I have noted in reading it—I got hold of it at lunch—that it was commissioned at the request of Mr. Baldwin. Possibly, Mr. Pratte, you would have no objection if I asked Mr. Baldwin a few questions on Appendix "B". There are many complaints in there that I would agree with, especially as they seem to be directed to Malton and some of the break-in problems of the new terminal.

Mr. Baldwin, what was the purpose in asking for this independent survey?

Mr. Baldwin: Mr. Mackasey, the area of work in the company that is carried out by the passenger agents and the reservations clerks is one of the most difficult in the sense that it is the public contact area. It is not the most difficult necessarily technically or in terms of exposure to weather on the ramp but these are the employees who get all the customer beefs when there are customer beefs, and there are bound to be plenty.

For a considerable period of time we have been aware that this is a difficult area of employment: there are problems in connection with the work that is involved and it is an area, upon occasion, where the public feels we have done less well than we should. Going back a year and a half to two years, we in headquarters thought we knew what a number of the problems were but we are not gods by any means. We did have a particularly difficult situation in the spring of 1972 that related to this work area because we had made some shift changes that turned out to be highly unpopular with the employees. Although we thought we knew a fair bit about what the problem areas were, it was felt at the time that no harm and probably a great deal of good could come if we had a completely independent and neutral report, not necessarily as an action document but as an analysis made by someone who knew nothing about what a passenger agent's job was and knew nothing about how a terminal functions.

Mr. Mackasey: Mr. Baldwin, these employees who serve the public, as I recall, are members of the CALEA union.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: They are very, very important.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: They do get the brunt of problems.

Mr. Baldwin: Yes.

• 1540

Mr. Mackasey: This report was tabled with you in June 1972, right?

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: The really important thing is what have you done with the report and the recommendations.

[*Interpretation*]

pourrait porter préjudice à la position de la société pour les négociations actuelles, et en cela je suis d'accord avec vous. Mais il y a également un document, l'appendice «B» qui me semble important. J'ai remarqué en le lisant—j'ai pu me le procurer à l'heure du déjeuner—qu'il avait été fait à la demande de M. Baldwin. J'espère, monsieur Pratte, que vous n'avez pas d'objection à ce que je pose quelques questions à M. Baldwin concernant l'appendice «B». Il y a un certain nombre de plaintes dans ce document qui me semble justifiées, surtout parce qu'elles semblent concerner Malton et quelques-uns des problèmes posés par le nouvel aérogare.

Monsieur Baldwin, pourquoi avez-vous demandé cette enquête indépendante?

M. Baldwin: Monsieur Mackasey, dans la compagnie le travail qui est fait par le personnel qui s'occupe des passagers et des réservations est un des plus difficiles parce qu'il touche les relations avec le public. Ce n'est pas nécessairement le plus difficle techniquement ou parce que l'on est exposé aux intempéries lorsqu'on se trouve sur la passerelle, mais ce sont les employés à qui les clients adressent toutes leurs rouspétances lorsqu'il y en a, et il semble qu'il doive y en avoir beaucoup.

Nous savons depuis longtemps que ce secteur de l'emploi est particulièrement difficile: il y a des problèmes liés au travail que cela comporte et c'est un secteur où le public pense, à l'occasion, que l'on a fait moins que l'on devrait. Pour revenir à un an et demi ou deux en arrière, nous pensons à la direction que nous connaisssons un certain nombre de ces problèmes, mais nous ne sommes certainement pas des dieux. La situation a été particulièrement difficile au printemps 1972 dans ce domaine de travail car il y a eu certains changements pour les équipes de travail qui se succédaient et qui ont été assez mal vus par les employés. Bien que nous pensions savoir à peu près quels étaient les problèmes, nous avons estimé que si nous faisions faire un rapport tout à fait impartial et indépendant, nous ne pourrions qu'en tirer des avantages, pas nécessairement parce que ce serait un document qui nous permettrait d'agir mais parce que c'était une analyse faite par quelqu'un qui ne connaissait rien du travail de ces employés et qui ne savait rien du fonctionnement d'un aérogare.

M. Mackasey: Monsieur Baldwin, si j'ai bonne mémoire, ces employés qui servent le public sont membres du syndicat CALEA.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mackasey: Ils sont très importants.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mackasey: Ce sont eux qui essuient les orages.

M. Baldwin: Oui.

M. Mackasey: Ce rapport vous a été présenté en juin 1972, n'est-ce pas?

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mackasey: Ce qui est vraiment important, c'est de savoir ce que vous avez fait de ce rapport et de ses recommandations.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: There were already in hand at that time a number of ideas regarding programs we thought would help deal with this situation. The report itself was made available at the senior management level to the persons most directly concerned with this area of work and with our knowledge and concurrence, because we knew that the employees in Toronto knew it had been prepared, it was made available to the union as well. We did not want to keep this a secret in any sense.

Mr. Mackasey: Excuse me for interrupting you, but I am trying to get a lot of information in the ten minutes. Did you voluntarily give this to the union?

Mr. Baldwin: It was voluntary. It was with our knowledge, concurrence and support sent by Miss Farren to the union.

Mr. Mackasey: Approximately how many of these recommendations have now been implemented?

Mr. Baldwin: There are about 30 points that you would list I guess as recommendations, and I would guess that either in terms of individual action such as more hostesses in front of the counters or programs for better training of supervisors in employee relations, we have attempted to act on well over three quarters of them.

Mr. Mackasey: In other words, as this report was tabled in 1972, you should really be commended for having the foresight to get an independent study and for implementing its recommendations.

Mr. Baldwin: This we have tried to do, sir.

Mr. Mackasey: As far as I am concerned, Mr. Chairman, that disposes of the appendix. It is an independent study tabled in 1972 and according to the President of Air Canada the overwhelming majority of the recommendations or observations have been rectified or implemented. Am I right in that Mr. Baldwin?

Mr. Baldwin: Yes, including in the sense of implementation the fact that some of those you cannot deal with overnight; you have to have a longer term program if it is in the field of employer-employee relations.

Mr. Mackasey: Mr. Baldwin, Mr. Pratte, I think I met both you gentlemen for the first time at 3 in the morning in a CALEA dispute and I have a certain amount of sympathy for this union because they are the representatives of the very people that we need, whether they are ticket sellers or young stewardesses, the works. They get the brunt of the public relations. I think I am right on that.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: I suppose many of the observations in the brief by CALEA to Air Canada. will then be the subject of the collective agreement you are now discussing?

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Nous avions déjà à ce moment-là un certain nombre d'idées concernant les programmes qui nous semblaient devoir permettre de remédier à cette situation. Le rapport lui-même a été mis à la disposition de la haute direction qui était directement concernée par ce secteur avec notre accord, et parce que nous savions que les employés de Toronto savaient que ce document avait été préparé, nous l'avons également mis à la disposition du syndicat. Nous ne tenions pas de toute manière à le garder secret.

M. Mackasey: Pardonnez-moi de vous interrompre, mais j'essaie d'obtenir le plus de renseignements possible dans les dix minutes qui me sont imparties. L'avez-vous donné volontairement au syndicat?

M. Baldwin: Nous l'avons fait volontairement. C'est avec notre accord et notre appui que M[lle] Farren l'a envoyé au syndicat.

M. Mackasey: Combien de ces recommandations ont approximativement été mises à exécution?

M. Baldwin: On pourrait dire qu'il y avait à peu près 30 recommandations, et je pense que pour ce qui est des mesures individuelles comme un plus grand nombre d'hôtesses aux guichets ou pour ce qui est des programmes prévoyant une meilleure formation des surveillants pour les relations avec les employés, nous avons essayé de passer aux actes pour les trois quarts de ces recommandations.

M. Mackasey: En d'autres termes, puisque ce rapport a été présenté en 1972, on devrait en vérité vous féliciter pour avoir eu la bonne idée de faire faire une étude indépendante et d'appliquer ces recommandations.

M. Baldwin: C'est ce que nous avons essayé de faire, monsieur.

M. Mackasey: En ce qui me concerne, monsieur le président, cela règle la question de l'appendice. C'est une étude indépendante qui a été présentée en 1972 et, selon le président d'Air Canada, la grande majorité de ces recommandations ou de ces observations ont été mises en application. Ai-je raison de dire cela, monsieur Baldwin?

M. Baldwin: Oui, y compris pour la mise en application de certaines de ces choses que l'on ne peut régler en une nuit; il faut qu'il y ait des programmes à long terme surtout pour ce qui est du domaine des relations entre employeurs et employés.

M. Mackasey: Monsieur Baldwin, monsieur Pratte, je pense que je vous ai rencontrés tous les deux pour la première fois à 3 heures du matin lors d'un différend avec la CALEA et j'ai beaucoup de sympathie pour ce syndicat car ce sont les représentants des personnes dont nous avons besoin, qu'il s'agisse des vendeurs de billets ou des jeunes hôtesses. Ce sont à elles que se posent tous les problèmes des relations avec le public. Et je pense que j'ai raison de dire cela.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mackasey: Je suppose qu'un grand nombre des observations du document de CALEA qui est destiné à Air Canada feront l'objet de la convention collective que l'on négocie à l'heure actuelle?

[*Text*]

Mr. Pratte: If I may answer the question, Mr. Chairman, yes. The brief has not been addressed to us, but from my reading of it, most of the points raised appear to be subject matter for negotiations and many of those are currently being negotiated. As the president of the union knows if there is something there that is not the subject matter of negotiation and he wants to raise that matter directly with me, he is always welcome to do so and I am prepared to listen and see what we can do.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, you were a witness when we brought in the Labour Code amendments to the effect that management had the right to introduce technological change but had to minimize the effect. I think you supported the concept if I am not mistaken.

Mr. Pratte: That is correct and I think the record of Air Canada in terms of technological change is very good. I think we have always attempted to minimize the effect. I certainly believe it is one of the obligations of the employer to do that.

Mr. Mackasey: Because the employees in Winnipeg are very concerned about the possible ramifications of computerization, which I can understand because computers caused problems in the spring of 1972, not only in Air Canada I can assure you, are you prepared at least to consider the possiblity of providing some assurance in the new collective agreement that would allay the fears of these people in Winnipeg at the finance department? I know you have made many declarations publicly that you will not transfer these people.

Mr. Pratte: We have made an agreement with the CALEA Winnipeg finance employees that covers that point.

Mr. Mackasey: You made it with that group of employees or with the union?

Mr. Pratte: With the union.

• 1545

Mr. Mackasey: It could very well be incorporated in the new collective agreement?

Mr. Pratte: I do not know. The new collective agreement just covers a different group of employees, and as I have said to the union a number of times, I feel certainly very deeply that management has an obligation to protect employees against the bad effects of technological change. We have a clause to that effect, if I remember correctly, in our agreement with IAM. We are prepared to have the same kind of clause with all employees. I think this is an obligation of management.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, the safety bothers me because when I am up there, somewhere in the air, I am suddenly very conscious of the fact that workers, although much maligned these days, can mean the difference sometimes between us getting home safely or not. Therefore I have always had a deep respect for the IAM, which is your International Association of Machinists. They have been very safety conscious.

I have to go by memory on this, but I do recall negotiating two settlements. Did they not include in their contract agreement some specific clauses pertaining to safety?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Si je puis répondre à la question, monsieur le président, oui. Le document ne nous a pas été adressé, mais en le lisant, la plupart des questions soulevées semblent être l'objet de négociations et une grande partie d'entre elles sont discutées actuellement. Comme le président du syndicat le sait, si un sujet a été oublié dans les négociations et qu'il veuille m'en informer directement, je suis prêt à le recevoir, à l'écouter et à essayer de voir ce que nous pouvons faire.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, vous étiez témoin lorsque nous avons apporté au Code du travail les modifications qui faisaient que la direction avait le droit d'apporter des changements techniques, mais qu'elle devait en minimiser les conséquences. Je ne pense pas me tromper en disant que vous avez souscrit à cette idée.

M. Pratte: C'est exact et je pense que pour ce qui est des changements techniques, Air Canada est bien placée. Je pense que nous avons toujours essayé de minimiser les conséquences. Je pense que l'employeur a l'obligation de le faire.

M. Mackasey: Étant donné que les employés de Winnipeg se préoccupent des ramifications possibles de l'installation d'ordinateurs ce que je comprends car les ordinateurs ont causé des problèmes au printemps 1972, non seulement à Air Canada, je puis vous en assurer, êtes-vous prêt au moins à envisager la possibilité de leur donner certaines assurances dans la nouvelle convention collective afin de calmer les craintes de ces personnes qui travaillent au service des finances de Winnipeg? Je sais que vous avez fait de nombreuses déclarations publiques selon lesquelles ces personnes ne seront pas mutées.

M. Pratte: Nous avons conclu un accord avec les employés des finances de Winnipeg appartenant à la CALEA sur cette question précise.

M. Mackasey: L'avez-vous conclu avec le groupe d'employés ou avec le syndicat?

M. Pratte: Avec le syndicat.

M. Mackasey: Cela pouvait très bien être inséré dans la nouvelle convention collective?

M. Pratte: Je ne sais pas. La nouvelle convention collective touche différents groupes d'employés, et comme je l'ai dit au syndicat à plusieurs reprises, j'estime très sincèrement que la direction a l'obligation de protéger ses employés contre les conséquences néfastes des innovations techniques. Si j'ai bonne mémoire, nous avons un article à ce sujet dans notre convention avec l'AIM. Nous sommes prêts à avoir cette même disposition pour tous les employés. Je pense que c'est une obligation de la direction.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, la sécurité me préoccupe parce que lorsque je suis en vol, quelque part dans l'air, je prends soudain conscience du fait que ceux qui travaillent, bien qu'on les critique beaucoup à l'heure actuelle, font que nous arrivons chez nous sain et sauf ou non. Par conséquent, j'ai toujours eu beaucoup de respect pour l'AIM qui est notre Association internationale des machinistes. Ils se sont toujours beaucoup préoccupés de la sécurité.

Il faut que je fasse appel à ma mémoire pour cela mais je me souviens de négociations de deux accords. Ces accords ne comportaient pas des dispositions précises concernant la sécurité.

[*Texte*]

Mr. Pratte: Yes. There is a clause in the collective labour agreement whereby the union appoints what I think they call the safety officer. Any employee who has some concern or is unhappy with the safety procedures of the airline is entitled—I think the agreement even says he has the obligation—to call that matter to the attention of the safety officer, and that is treated as a grievance.

Mr. Mackasey: As a grievance. There is a grievance procedure in the collective agreement with regard to ground safety, I suppose.

Mr. Pratte: The safety of all equipment. That is how the clause reads.

Mr. Mackasey: Is that 84 or 85?

Mr. Pratte: It is page 84. It is article 15, paragraph (j). The first paragraph says:

> (1) While the question of safety is of paramount importance to all personnel, first line supervisors and their assistants are specifically charged with the duty of initiating and monitoring all practices necessary to ensure the safety and health of employees as well as ensuring the safety of all equipment.
>
> (2) A safety representative will be established by the union at Montreal, Toronto, Winnipeg and Vancouver to assist in resolving safety matters and will function as outlined below.

And then that refers to the following paragraphs, 3, 4, 5, 6 and 7, the clarification of these grievance procedures.

Mr. Mackasey: Am I right in presuming that employees who are sincerely concerned about the problem of safety do have a method, through their union, of taking the matter up to the highest possible level of management if they feel they have a grievance?

Mr. Pratte: I think you are entirely right. I am sure any employee would do so if that employee felt really concerned about the safety procedures of the airline.

Mr. Mackasey: Have you ever discussed the question of safety with the head of the union? It is Mr. Pitchford, I gather.

Mr. Pratte: Yes, I have had a meeting and a telephone conversation with Mr. Pitchford. I have asked him what the score was. He has had conversations with the Vice-President of Technical Services who is in charge of all the technical operations. Mr. Pitchford has also met with the Director General of Civil Aviation here in the Ministry of Transport, and we found no substance whatsoever in the allegation that has been made.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, I will change to another question. I recall prior to your time the whole subject of the transfer of the Winnipeg air base to Montreal, and I think you inherited it. You did not institute that change. It probably started back in C. D. Howe's days, if I am not mistaken. There were some discussions about it in Mr. McGregor's time. Can you recollect how many people were transferred from Winnipeg to Montreal?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Oui. Il y a une disposition dans la convention collective en vertu de laquelle le syndicat nomme un responsable de la sécurité. Tout employé qui s'inquiète du système de sécurité d'un avion ou qui en est insatisfait à le droit, je pense que la convention dit même: a l'obligation—de porter la chose à la connaissance du responsable de la sécurité, ensuite ceci est considéré comme un grief.

M. Mackasey: Comme un grief. Il y a une procédure de grief dans la convention collective qui concerne la sécurité au sol, je suppose.

M. Pratte: La sécurité de tout le matériel. Voici l'article.

M. Mackasey: Page 84 ou 85?

M. Pratte: C'est à la page 84, article 15, paragraphe *j*). Le premier paragraphe est ainsi libellé:

> (1) si la question de la sécurité est d'importance primordiale pour tout le personnel, nous surveillons les chefs et leurs adjoints ont la responsabilité particulière de mettre en application ou de demander que toutes les mesures nécessaires soient prises. L'insécurité et la santé des employés aussi bien que la sécurité du matériel.
>
> (2) un responsable de la sécurité sera nommé par le syndicat à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver pour aider à trouver des solutions au problème de sécurité et ses fonctions seront les suivantes:

Puis les paragraphes suivant: 3, 4, 5, 6 et 7 donnent des détails quant à la procédure de grief.

M. Mackasey: Ai-je raison de penser que les employés qui se préoccupent véritablement du problème de la sécurité ont un moyen, par leur syndicat, de porter la question à l'attention des plus hauts responsables de la direction s'ils estiment qu'il y a lieu d'un grief?

M. Pratte: Je pense que vous avez entièrement raison. Je suis sûr que tout employé le ferait s'il était véritablement préoccupé par les systèmes de sécurité de l'avion.

M. Mackasey: Avez-vous jamais discuté de la question de la sécurité avec le meneur syndical? Je pense que c'est M. Pitchford.

M. Pratte: Oui, j'ai rencontré M. Pitchford et j'ai eu une conversation téléphonique avec lui. Je lui ai demandé où on en était. Il a également eu des discussions avec le vice-président du service technique qui est responsable de toutes les opérations techniques. M. Pitchford a également rencontré le directeur général de l'aviation civile du ministère des Transports et nous avons pu voir que l'allégation faite n'était pas justifiée.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, je vais passer maintenant à une autre question. Toute la question du transfert de la base aérienne de Winnipeg à Montréal me revient à l'esprit et je pense que vous avez hérité de cette affaire. Ce n'est pas vous qui avez décidé de ce changement. Cela a probablement commencé à l'époque où M. C. D. Howe était là si je ne m'abuse. Il y avait eu quelques discussions à ce sujet au moment de M. MacGregor. Vous souvenez-vous du nombre de personnes qui ont été transférées de Winnipeg à Montréal?

[*Text*]

Mr. Pratte: I do not recollect, but I have the information.

Mr. Mackasey: I do not need it to the exact . . .

Mr. Pratte: Somebody is looking for the information. I think the agreement, the final decision to move out of Winnipeg, was actually taken before my time, some time in 1968. The final agreements with all the parties involved were made in 1969. Those agreements provided that employees had an election to make as to whether they stayed in Winnipeg, whether they resigned, whether they decided to work for CAE, or whether they elected to come and work for the company in Montreal.

Mr. Mackasey: Yes, I recall that. I was helping Mr. Hellyer who was the Minister of Transport at the time of the change. But what I want to find out . . .

Mr. Pratte: In answer to your question, from 1964 to 1973, according to our records, there have been 370 non-managers, employees who are not in the management ranks, transferred and 45 managers transferred from Winnipeg.

Mr. Mackasey: Out of the potential do you know how many stayed? Do you have it on that same sheet? If you do not, it is all right.

Mr. Baldwin: It is on another sheet. I will have to look it up.

• 1550

Mr. Mackasey: All right. Of the 375 who transferred from Winnipeg to Montreal, how many have subsequently left the employ of Air Canada?

Mr. Pratte: We will have to look that up, but I think I can say that the attrition rate in maintenance is extremely low.

Mr. Mackasey: I am really trying to get at the question of morale and whether the Winnipeg members transferred to Dorval have any reason for complaint and whether they have been made welcome or unwelcome. I know that a switch is a traumatic experience. As I recall it, they retained their seniority rights, etc. when they went.

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Mackasey: And their move was strictly voluntary?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: Would you find out for me if the rate among that group of employees is greater than for the rest of the IAM at Dorval?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Mackasey: Thank you.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. I first want to refer to an allusion that the hon. member for Bruce seems to have left that if there was an amalgamation of Air Canada with CP that perhaps there would be fewer flights across this country. I would suspect there would be still be as many passengers wanting to fly and that you really do not duplicate that much. Am I correct that if such a thing were to happen you would still have to have as many planes going from airport to airport?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne m'en souviens pas, mais j'ai les renseignements.

M. Mackasey: Il n'est pas nécessaire qu'ils soient exacts . . .

M. Pratte: On cherche ces renseignements. Je pense que l'accord, la décision finale de quitter Winnipeg a été prise avant que je n'entre en fonction, en 1968. Les accords définitifs ont été signés par tous les partis intéressés en 1969. Ces accords stipulaient que les employés pouvaient choisir soit de rester à Winnipeg, soit de démissionner, soit de travailler pour CAE, soit de venir travailler pour la compagnie à Montréal.

M. Mackasey: Oui, je m'en souviens. J'aidais M. Hellyer qui était ministre des Transports au moment de ce changement. Mais ce que j'aimerais savoir . . .

M. Pratte: Pour répondre à votre question, de 1964 à 1973, selon nos documents, 370 personnes n'appartenant pas à l'exécutif ont été transférées et 45 directeurs ont également été transférés de Winnipeg.

M. Mackasey: De l'ensemble, savez-vous combien sont restés? Avez-vous ce chiffre sur ce même papier? Sinon, peu importe.

M. Baldwin: Il se trouve sur une autre feuille. Je vais le chercher.

M. Mackasey: Très bien. Des 375 personnes qui ont été mutées de Winnipeg à Montréal, combien ont par la suite quitté leur emploi à Air Canada?

M. Pratte: Il nous faudra également chercher cela, mais je pense que je puis dire que le taux est extrêmement faible.

M. Mackasey: En fait ce qui m'intéresse c'est la question du moral; et j'aimerais savoir si les personnes de Winnipeg qui ont été mutées à Dorval ont quelque raison de se plaindre ou si on les a bien ou mal accueillies. Je sais qu'un déplacement de ce genre est une expérience traumatisante. Si j'ai bonne mémoire, ils ont gardé leurs droits d'ancienneté, etc., en s'y rendant.

M. Pratte: c'est exact.

M. Mackasey: Et leur déplacement ne s'est fait que volontairement?

M. Pratte: C'est exact.

Mr. Mackasey: Pouvez-vous me dire si le taux au sein de ce groupe d'employés est plus important que pour le reste des membres de l'AIM à Dorval?

M. Pratte: Oui.

M. Mackasey: Merci.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord revenir sur une allusion que semble avoir faite le député de Bruce, à savoir que s'il y avait une fusion d'Air Canada et de CP, il y aurait peut-être moins de vols intérieurs. Il me semble qu'il y aurait toujours autant de passagers qui désireraient prendre l'avion et qu'en fait vous ne vous doublez pas tellement. Ai-je raison de penser que si une telle chose se produisait, il vous faudrait toujours avoir autant d'avions se rendant d'un aéroport à l'autre?

[*Texte*]

Mr. Pratte: With all due respect, Mr. Chairman, I think this question of a merger or an amalgamation is really theoretical. In order to merge or amalgmate you must have two willing parties.

Mr. Schellenberger: All I am getting at, Mr. Pratte, is that there would really not be any decrease in planes. It would not have any effect in this case.

Mr. Pratte: Maybe on some routes, no. Maybe on some routes there would be and maybe there would not be. There could be on some routes.

Mr. Schellenberger: Another point that has always interested me when I fly with one airline as compared to another—and it is just a small point—is the quality of the meals on the planes. I understood after doing a little investigation that CP pays Cara $1 more for each meal per passenger than Air Canada does, and this explains the difference in the quality of meals on the plane. My opinion is that they are much better on CP and I wonder if you had any comments to make on this.

Mr. Pratte: No, I have no comment. I did not know that they pay $1 a meal more than we do.

Mr. Schellenberger: I do not know that either. I am just . . .

Mr. Pratte: They could be paying more.

Mr. Schellenberger: Do you have figures on how much you are paying per passenger?

Mr. Pratte: I beg your pardon?

Mr. Schellenberger: Do you have figures on how much a meal on an aircraft, say a dinner or a . . .

Mr. Pratte: Certainly we have the information but, very frankly, unless CP is prepared to tell me how much they are paying I do not think I am prepared to make that information public.

Mr. Schellenberger: Dealing with aircraft, it always seems to me that if you purchase one type of aircraft it is much easier to repair and maintain that aircraft, and I wonder why you would purchase Boeing aircraft, Douglas aircraft and Lockheed aircraft when perhaps one company could supply you with both your short-range and long-range aircraft?

Mr. Pratte: You must appreciate that I am not a technical man, but I will try to explain it. When I came into Air Canada there was an order for some 1011 airplanes and there was an order for some Boeing 747s. The Boeing 747 is a plane that is in a class by itself.

Mr. Schellenberger: Yes.

• 1555

Mr. Pratte: There is no other airplane competitive to it. The DC-8 is out of production. I think it has been out of production now for two or three years. I think it may be one of the decisions that the Douglas people regret. In any event, it is not being produced. The DC-10, which is being produced by Douglas, is as different from the DC-8 and the DC-9 as a 747 is different from a DC-3. So, the mere fact that two aircraft are being manufactured by the same manufacturer does not mean there is an element of commonality between those two airplanes.

[*Interprétation*]

M. Pratte: En toute déférence, monsieur le président, je pense que la question de la fusion est vraiment théorique. Pour se fusionner, il faut que les deux parties soient d'accord pour le faire.

M. Schellenberger: Tout ce que je voudrais savoir, monsieur Pratte, c'est qu'en fait il n'y aurait pas moins de vols, que cela n'aurait aucune conséquence de ce genre.

M. Pratte: Peut-être pas pour certains itinéraires, mais pour d'autres, il se pourrait que cela soit le cas ou non. Cela se pourrait pour certains intinéraires.

M. Schellenberger: Une autre question qui m'intéresse toujours lorsque je vole, c'est de comparer une compagnie avec une autre, et c'est juste une toute petite question, la qualité des repas sur l'avion. J'ai constaté après avoir fait une petite enquête que CP paye à Cara un dollar de plus pour chaque repas par passager qu'Air Canada et cela expliquerait sans doute la différence de qualité des repas servis sur l'avion. A mon avis ils sont bien meilleurs sur CP et je me demande si vous avez des remarques à faire à ce sujet.

M. Pratte: Non, je n'en ai pas. Je ne savais pas qu'ils payaient un dollar de plus que nous par repas.

M. Schellenberger: Je ne le sais pas non plus. Je voulais simplement . . .

M. Pratte: Cela se pourrait.

M. Schellenberger: Pourriez-vous nous donner le montant de ce que vous payez par passager?

M. Pratte: Je vous demande pardon?

M. Schellenberger: Avez-vous le montant de ce que vous payez par repas servis sur l'avion, par exemple un dîner ou un . . .

M. Pratte: Nous avons certainement ce renseignement mais, en toute franchise, à moins que CP soit prêt à vous dire combien il paye, je ne pense pas que je doive rendre ce renseignement public.

M. Schellenberger: Pour les avions eux-mêmes, il m'a toujours semblé que si on achetait un genre d'avions, il est beaucoup plus facile de le réparer et de l'entretenir et je me demande pourquoi vous achetez des avions Boeing, des Douglas et des Lockheed alors qu'une seule de ces compagnies pourrait sans doute vous fournir des moyens et des long-courriers?

M. Pratte: Vous savez sans doute que je ne suis pas un technicien spécialisé, mais je vais essayer de vous l'expliquer. Lorsque je suis arrivé à Air Canada, on avait commandé 1,011 avions et il y avait aussi une commande de Boeings 747. Le Boeing 747 est un avion qui constitue toute une catégorie à lui tout seul.

M. Schellenberger: Oui.

M. Pratte: Il n'y a pas d'autre avion qui puisse lui faire concurrence. Le DC-8 n'est plus produit. Je pense qu'on a arrêté sa production il y a deux ou trois ans. Je pense que c'est sans doute une décision que les responsables de la compagnie Douglas regrettent. De toute manière, on n'en produit plus. Le DC-10, qui est également produit par Douglas, est différent du DC-8 et du DC-9 comme un 747 est différent d'un DC-3. Donc, le simple fait que deux avions sont fabriqués par la même compagnie ne signifie pas qu'ils aient beaucoup de caractéristiques communes.

[*Text*]

Mr. Schellenberger: That is very interesting, because it would seem to me that the parts of various aircraft would be the same, and it would be much easier to maintain parts in all airports across Canada if they were the same aircraft.

Mr. Pratte: In some cases it could be true; in other cases it is not true. For instance, there is the case of the 727-200. There is quite a degree of commonality, in terms of the engine, with the DC-9; in effect, it is the same engine. This is the part of the aeroplane that needs the most maintenance, I suppose.

Mr. Schellenberger: What is the lifetime of a DC-8? Is it out of production? Are you replacing it with the 727?

Mr. Pratte: We are not actually replacing it, but we intend to provide additional capacity with the 727-200; it is the only aeroplane that can provide us with the capacity and the range of a short DC-9 for services within North America.

Mr. Schellenberger: What is the lifetime of a DC-8? Can you give a number of years?

Mr. Pratte: For depreciation purposes, I think all aeroplanes at present are calculated to have a life of between 13 and 16 6ears. Whether or not it is the actual life remains to be seen. Many aeroplanes have lived longer than that.

As a matter of fact, you can make them live as long as you wish; it becomes a matter of cost.

Mr. Schellenberger: Do you operate any Viscounts or Vanguards on passenger service at present?

Mr. Pratte: We do not operate Vanguards at present. We operate a few Viscounts because of our shortage of capacity; I think they are due to come out in March, 1974.

Mr. Schellenberger: A new topic: the charter flights. It is reported in your annual report that you had a contract with Sun Tours which was to run out in September of this year. Has that contract been renewed?

Mr. Pratte: I think the contract has been modified and extended for one year.

Mr. Schellenberger: Do you supply the aircraft for this out of the general fleet, or have you a certain number of aircraft set aside for it?

Mr. Pratte: Depending on our view of the demands of the market, we set aside a certain number of aircraft for charter operations.

Mr. Schellenberger: You set so many aside; you do not just take some off during the winter because you have less capacity?

Mr. Pratte: The number varies from season to season; it depends on what we perceive the demande to be. The procedure would be that, for next summer, we set aside say three or four aeroplanes for charter purposes.

Mr. Schellenberger: Was the reason for your purchase of shares from Wardair to give Air Canada a stronger representation in the charter field?

[*Interpretation*]

M. Schellenberger: Ceci me paraît très intéressant car il semblerait que les différentes pièces de l'appareil seraient les mêmes et par conséquent il serait plus facile d'en assurer l'entretien dans tout le Canada.

M. Pratte: Dans certains cas c'est, vrai dans d'autres ce n'est pas exact. Par exemple, nous avons le cas du 727-200. Il y a bien de la ressemblance avec le DC-9 pour le moteur qui en fait est le même; or c'est là la partie de l'avion qui demande le plus d'entretien, je suppose.

M. Schellenberger: Quelle est la durée d'un DC-8? Ne le fabrique-t-on plus? Est-ce que vous le remplacez par le 727?

M. Pratte: Nous ne le remplaçons pas en fait mais nous fournissons plus de sièges avec le 727-200; c'est le seul appareil qui peut nous fournir la capacité d'un rayon d'action d'un court DC-9 pour services en Amérique du nord.

M. Schellenberger: Quelle est la durée d'un DC-8 en nombre d'années?

M. Pratte: Au point de vue dépréciation, je crois que pour tous les avions on calcule entre 13 et 16 ans à l'heure actuelle; qu'il s'agisse là d'une durée véritable ou non car beaucoup d'appareils peuvent rester plus longtemps en service.

En fait, vous pouvez les garder aussi longtemps que vous voulez; c'est simplement une question de coût.

M. Schellenberger: Est-ce que vous avez toujours des *Viscounts* ou des *Vanguards* dans votre service passager à l'heure actuelle?

M. Pratte: Nous n'avons pas de *Vanguards*, nous avons quelques *Viscounts*; je crois qu'ils vont disparaître de la circulation en mars 1974.

M. Schellenberger: Autre sujet. Pour les vols affrétés, dans votre rapport annuel il est indiqué que vous avez passé un contrat avec *Sun Tours* qui devait se terminer en septembre; est-ce que le contrat a été renouvelé?

M. Pratte: Je crois que le contrat a été modifié et prolongé d'une année.

M. Schellenberger: Est-ce que dans ce cas vos appareils viennent de la flotte générale ou est-ce que vous réservez un certain nombre d'appareils à ce sujet?

M. Pratte: Cela dépend du marché, nous gardons un certain nombre d'appareils pour les opérations affrétées.

M. Schellenberger: Vous en mettez de côté un certain nombre et vous n'en retirez pas de la circulation en hiver où il y a moins d'utilisation?

M. Pratte: Le nombre varie de saison en saison; cela dépend de ce que vous prévoyez comme demandes. On mettrait, par exemple, pour l'été prochain de côté trois ou quatre appareils pour les besoins des voyages affrétés.

M. Schellenberger: Pourquoi avez-vous acheté des actions dans la *Wardair*, est-ce pour faire plus de voyages affrétés?

[*Texte*]

Mr. Pratte: The purchase has not been completed as yet. An appeal by CP Air to the Governor in Council is still pending. I do not know whether it is appropriate to comment on that, but if it is I would ask Mr. Vaughan to comment; he was our witness before the CTC on that point.

Mr. R. T. Vaughan, Q.C. (Vice-President and Assistant to the Chairman, Air Canada): The acquisition is under appeal. I should like to ask the indulgence of the Committee, and not comment any further than the decision of the CTC. If you would like to have that, I should be glad to table it; I have it in my papers.

Mr. Schellenberger: What you are saying is that you do not own a share of Wardair at all?

Mr. Pratte: We have not paid the price, and we do not have the shares.

Mr. Schellenberger: That is interesting; I should like to see that copy if I may, Mr. Chairman.

How successful was the "Explore Canada" program? Did you find that you had an increase in the numbers of people crossing Canada?

Mr. Pratte: It has been quite successful and so has our Skifari program. Quoting from memory, I think on the Skifari program in the first winter we carried something like 2,000 people to the West. Last year it was something like 6,500 and this year we expect about 14,000 people. We have reached the point where the problem has to do with ground accommodation.

Mr. Schellenberger: Do you work in conjunction with CN hotels?

• 1600

Mr. Pratte: Not only with CN hotels but with ground operators, and this is really a joint venture. The Government Travel Bureau participates in that, as well as provincial authorities, and the ground operators of course have to discount some of their prices, too.

Mr. Schellenberger: I gather you carried on an advertisement program then—I have seen some of this—to explore Canada rather than travel abroad.

Mr. Pratte: That is right. We have the explore Canada fares, we have a program for the Maritimes, a program to visit beautiful British Columbia in the spring, and we have a program to bring people into Ontario, from Ontario to Quebec, and vice versa.

Mr. Schellenberger: Another question has to do with Edmonton and direct flights between capitals. Is your company giving any consideration to direct flights between capitals of provinces?

Mr. Pratte: I was asked that question when in Edmonton recently by the provincial authorities and I am certainly looking into it.

Mr. Schellenberger: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Campbell is the next questioner.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Cette transaction n'est pas terminée; CP Air a interjeté appel auprès du gouverneur en conseil et la question n'est pas réglée. Je ne sais pas s'il est pertinent d'en parler mais dans l'affirmative je demanderais à M. Vaughan d'apporter ses remarques car il nous a servi de témoin auprès de la CCT pour cette question.

M. R. T. Vaughan, c.r. (vice-président adjoint du président, Air Canada): Cette acquisition fait l'objet d'un appel à l'heure actuelle; je demanderais l'indulgence du comité et le prier de s'en tenir à la décision de la Commission; si vous voulez que je la dépose je l'ai ici dans mes documents.

M. Schellenberger: Vous voulez nous dire que vous ne détenez aucune action dans la *Wardair*?

M. Pratte: Nous n'en avons pas payé le prix; nous n'avons pas ces actions.

M. Schellenberger: C'est intéressant. J'aimerais voir cette copie si possible, monsieur le président.

Jusqu'à quel point votre programme *Explore Canada* a-t-il été une réussite? Est-ce que le nombre des touristes a augmenté pour voyager à travers le Canada?

M. Pratte: Oui et aussi notre programme *Skifari* a été une réussite; d'après ce que je me souviens, dans le cas de ces derniers programmes, le premier hiver, nous avons transporté quelque 2,000 personnes vers l'Ouest et l'an passé quelque 6,500 et cette année nous nous attendons à en transporter environ 14,000. Actuellement la question qui se pose est celle des services à terre; des logements.

M. Schellenberger: Est-ce que vous travaillez en collaboration avec les hôtels du CN?

M. Pratte: Non seulement avec les hôtels CN mais aussi avec les exploitants au sol, il s'agit d'une entreprise en commun. Le bureau du tourisme participe à ce que les autorités provinciales ainsi que les exploitants seuls qui font certains rabais sur leurs prix.

M. Schellenberger: Je crois comprendre que vous avez lancé un programme de publicité pour que les touristes visitent le Canada plutôt que l'étranger?

M. Pratte: Oui, c'est exact nous avons les tarifs pour *Explore Canada*, nous avons un programme pour les provinces maritimes, un programme pour visiter la magnifique Colombie-Britannique au printemps; nous avons un programme pour faire venir des touristes en Ontario, pour promouvoir les voyages entre l'Ontario et le Québec.

M. Schellenberger: Je voudrais vous poser une question en ce qui concerne Edmonton et les vols directs entre les capitales: est-ce que les sociétés songent à établir des liaisons directes entre les capitales des provinces?

M. Pratte: Les autorités provinciales m'ont récemment posé la question à Edmonton et je suis en train d'examiner ce problème.

M. Schellenberger: Merci beaucoup.

Le président: M. Campbell.

[*Text*]

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pratte, first of all you are to be commended on Air Canada operations because, having flown around the country, I note it is a well respected airline, and we are proud it is Canadian. Also, I have noticed the increase in profits and the general trend to better its services, and I commend you highly on that.

There has been some allegations that our ground service personnel are totally unaware of the DOT standards compared to other airlines and I would like to know, sir, how our accident rate compares to other airlines who seem to be so adequately supplied with the information with which we supposedly are not supplied. Could you explain what our safety record has been over the past several years compared to other airlines?

Mr. Pratte: First of all I would say other airlines come to visit our maintenance base because they think it is one of the best run bases in North America, and that includes some American and European carriers. You just have to go to any international meeting to recognize the respect and the high regard that other carriers have for the technical excellence of the Air Canada people. We are not referring only to the vice-president of maintenance or managers, but that includes everybody from the bottom of the ladder to the top people.

In terms of safety I do not know the extent to which it is proper to give you statistics because of the fact that if I boast about our safety record then I am damning the other carries, which I do not want to do. I think it would be only fair to say that we get from our insurance people, which should know something about safety, what I consider to be a very, very good rate. Mr. Baldwin can give figures without having to compare ourselves with those outside, but in terms of comparing ourselves with others I am not ashamed at all.

Mr. Campbell: I appreciate that, sir. You might just provide it for our own Air Canada.

Mr. Baldwin: To give you one example, and we could quote various types of statistics, Category G is one of the more serious categories of incidents that always have to be reported and in spite of the growth of the airline our Category G incidents decreased from 673 in 1969 to 436 in 1972.

Mr. Pratte: Those are incidents that the captain has to report.

• 1605

Mr. Baldwin: They are not major safety incidents, they are incidents where a report has to be made because there is a potential problem to be looked into.

Mr. Campbell: In other words, if a flight recorder goes on the blink, he has to report it.

Mr. Baldwin: A failure or a tire blowout on landing and this sort of thing.

Mr. Campbell: What about major accidents, say deaths and this type of thing?

[*Interpretation*]

M. Campbell: Merci, monsieur le président.

Monsieur Pratte, je dois tout d'abord féliciter Air Canada. Ayant voyagé au Canada je me suis rendu compte que votre compagnie était très respectée et que nous sommes fiers de cette compagnie canadienne. J'ai remarqué aussi que vos profits étaient en hausse et que le service avait tendance à s'améliorer. Aussi, je vous félicite très chaleureusement.

Cependant, on a prétendu que le personnel au sol n'était pas conscient des normes du Ministère des Transports appliquées par les autres compagnies aériennes; j'aimerais savoir d'autre part quel est le nombre d'accidents par rapport aux autres compagnies aériennes qui semblent avoir tous ces renseignements que nous n'avons pas ici. Quelle est votre performance au point de vue sécurité au cours des dernières années et ceci comparativement aux autres lignes aériennes?

M. Pratte: Les autres compagnies aériennes viennent visiter notre centre d'entretien car ils le considèrent comme l'un des mieux exploités en Amérique du Nord et ceci inclut certains transporteurs aériens américains et européens. Il vous suffit d'assister à quelques rencontres internationales pour vous rendre compte que les autres transporteurs tiennent en haute estime l'excellente technique du personnel d'Air Canada. Je ne parle pas seulement du vice-président de l'entretien ou des directeurs mais de tout le personnel de bas en haut.

Quant à la sécurité, je ne sais pas jusqu'à quel point nous pouvons vous fournir des statistiques car si je me vante je dénigrerai alors les autres transporteurs ce que je ne voudrais pas faire. Nos assureurs, qui devraient en savoir long sur la sécurité, nous accordent des tarifs extrêmement bons. M. Baldwin pourra vous servir des chiffres sans faire de comparaison avec l'extérieur et je crois que je n'ai pas à être mécontent.

M. Campbell: J'aimerais en effet les avoir pour Air Canada.

M. Baldwin: Pour vous fournir un exemple: nous pourrions vous citer toutes sortes de statistiques, dans la catégorie G, qui est l'une des catégories englobant les accidents graves au sujet desquels il faut toujours faire rapport, et malgré l'expansion de notre société, le nombre d'accidents est passé de 673 en 1969 à 436 en 1972.

M. Pratte: Il s'agit des incidents que le capitaine est tenu de relater.

M. Baldwin: Il ne s'agit pas d'incidents impliquant une question essentielle de sécurité mais d'incidents au sujet desquels il faut faire un rapport du fait que des problèmes peuvent se poser et qu'il faut examiner la situation.

M. Campbell: En d'autres termes, lorsqu'un enregistreur de vol ne fonctionne plus on doit en faire rapport.

M. Baldwin: Une défectuosité ou une crevaison au moment de l'atterrissage, etc.

M. Campbell: Et au sujet des accidents importants, mettons lorsqu'il y a des victimes, etc.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: We have only had one.

Mr. Pratte: The last one we had was an unfortunate accident in 1970 in Toronto when the plane crashed upon arrival from Montreal and that was a flight that was destined for Los Angeles. I do not need to remind the members of the reason for the crash. I suppose it is sufficient to say that it had absolutely nothing to do with the maintenance function of the airline.

Mr. Baldwin: I think without casting any reflection on any other airline we could say, Mr. Campbell, that our statistical average which is used in calculating, let us say, fatal injuries against miles flown, is very substantially better than the world average and is definitely in the good range compared to U.S. trunk carriers.

Mr. Campbell: So, supposedly, our ground crews who know nothing about standards are doing one hell of a job.

There has been some controversy recently in the papers about Air Canada using recapped tires. It may seem like a minor issue but for those who travel and do not know about them, could you just explain briefly please the safety factor in using recapped tires.

Mr. Pratte: Rather than repeating to you what I have learned from Mr. Norberg in the process of my investigation, maybe Mr. Norberg, the Vice President of Maintenance could give the answer.

The Chairman: Mr. Norberg, would you please come to the microphone.

Mr. Norberg: As far as recapped tires are concerned, this is the process which every airline in the world follows and follows for very, very good reasons. After manufacture a tire is certified for a certain number of landings and for a certain weight and speed. Every recap beyond the original life is so certified and in close co-operation with the manufacturers and the regulatory agencies, these various firms are approved to recap tires up to as high as five, six, seven and eight times. In each case, however, the tire has to be recertified as being acceptable which could include X-ray and detailed examination.

Last year we probably recapped between 5,000 and 6,000 tires.

Mr. Campbell: You did mention that most airlines use this system.

Mr. Norberg: Every airline that I know of does, yes.

Mr. Campbell: There was one other question that is often posed. I will just go in another direction. In peak periods like Christmas, Easter, New Years and this type of thing, Canadians have to book six or eight months in advance to obtain space to various destinations. I was wondering if this situation could not be eased. I know we add more aircraft but even at that many, many passengers at that time of the year, because of not knowing their exact schedule, cannot book that far in advance. If they do, it just creates complications for passengers or Air Canada additional complications. At those peak periods could we not supply sufficient aircraft—around the clock or whatever it might be—to make sure those who want to get out of Canada for a short period of time can do so and also to make sure that when they want to come back they can. It has varied where people have to wait maybe four, five, six days to get back and they are with their children who have to get back to school. So this has been a problem and I

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Nous n'en avons eu qu'un.

M. Pratte: C'est cet accident de 1970, à Toronto, un avion qui s'est écrasé au moment de l'arrivée, l'appareil venait de Montréal et le vol était à destination de Los Angeles. Je n'ai pas besoin de rappeler aux membres du Comité la raison de cet accident, mais ceci n'avait rien à voir avec l'entretien.

M. Baldwin: Je crois que sans dénigrer d'autres transports aériens, M. Campbell, notre moyenne statistique de calcul pour les accidents mortels comparativement au nombre de milles parcourus est bien meilleure que la moyenne mondiale et se compare très bien aux transporteurs américains.

M. Campbell: Donc, nos équipes au sol qui ne connaissent pas les normes, font un travail fantastique.

Récemment, on a soulevé une controverse en ce qui concerne l'utilisation par Air Canada de pneus recyclés. Il peut sembler qu'il s'agit là d'une question peu importante, mais pour ceux qui voyagent et qui ne sont pas au courant, vous pourriez peut-être leur expliquer ce qu'il en est au point de vue de la sécurité dans l'utilisation des pneus recyclés.

M. Pratte: Plutôt que de répéter ce que j'ai appris de M. Norberg au cours de mon enquête, peut-être que M. Norberg, le vice-président, de l'entretien, pourrait vous fournir la réponse.

Le président: Monsieur Norberg, voulez-vous, s'il vous plaît, vous approcher du microphone.

M. Norberg: En ce qui concerne ces pneus recyclés, il s'agit là d'une opération que toutes les compagnies aériennes utilisent dans le monde et qui a de fort bonnes raisons d'être. Après la fabrication, un pneu est certifié pour pouvoir supporter un certain nombre d'atterrissages à un certain poids et à une certaine vitesse; chaque recyclage au-delà de cette durée d'origine est certifié de cette façon, en collaboration avec les fabricants et l'agence des réglementations, le pneu pouvant servir 5, 6, 7 et 8 fois sa durée. Dans chaque cas, toutefois, le pneu doit être recertifié, c'est-à-dire certifié comme pouvant être utilisé, et ceci après utilisation des rayons-X et un examen détaillé.

L'an passé, nous avons probablement recyclé entre 5,000 et 6,000 pneus.

M. Campbell: Vous avez indiqué que la plupart des compagnies aériennes utilisent ce système.

M. Norberg: Oui, toutes les compagnies que je connais.

M. Campbell: Il y a une autre question qui est souvent posée. Au cours des périodes de pointe soit à Noël, à Pâques, au Nouvel An, etc., les Canadiens réservent leur place six ou huit mois d'avance pour obtenir des sièges pour différentes destinations. Je me demandais si on ne pourrait pas améliorer cette situation. Je sais que nous rajoutons des avions, mais malgré tout, beaucoup de passagers chaque année, ne sachant pas exactement quel sera leur programme, ne peuvent pas faire des réservations longtemps d'avance. S'ils en font, ceci crée des complications au point de vue des passagers ou pour Air Canada. A ces périodes de pointe, est-ce qu'on ne pourrait pas fournir suffisamment d'avions d'une façon continue pour s'assurer que tous cause qui veulent voyages pour une courte période puissent le faire et puissent aussi revenir. Quelquefois, les personnes doivent attendre quatre, cinq ou six jours pour rentrer, alors que leurs enfants doivent retourner à l'école. Il s'agit là donc d'un problème fort sérieux,

[*Text*]

understand even this year it is a major problem. Do you have any ideas of how you can resolve this problem?

• 1610

Mr. Pratte: I think there is no way we can resolve that problem completely. At peak periods, Christmas, New Years, Labour Day or during the Easter holidays we run a great number of extra sections. In other words we are flying just as much as we can fly considering among other things, for instance, the curfew that we have to abide by in both Montreal and Toronto and to some extent also I believe in Vancouver. However, there is no way we can have a sufficient number of airplanes to take South for instance at certain periods of the year everybody that wants to go there on December 23. We would have no use for these airplanes at other periods of the year.

One of the problems, I suppose is compounded by the fact that many people make reservations six months in advance. When they change their minds they fail to cancel so that we have them as being prospective passengers on the airplane but they just do not show up. It has happened a number of times to my personal knowledge where, for instance, at the Christmas and Easter Seasons, we had oversold airplanes by 200 per cent and at flight time, the flight left with a 50 per cent load factor. In the particular case I have in mind, all the passengers had been called three weeks before flight time and all confirmed that they would be going.

I do not want to blame the passengers for that situation but I think the problem of peaking of the traffic is compounded by the fact that many passengers because, as you said, of the uncertainty of their own plans, make bookings and forget to unbook when they change their minds.

I think Mr. Baldwin may have some statistics on the number of extra sections we run at these periods of the year.

Mr. Baldwin: Speaking from memory only, Mr. Campbell, but with the equipment we have we stretch it to the utmost even knowing that it will mean some lateness of operation upon occasions. We ask for the maximum cooperation from our staff in terms of overtime where necessary, avoiding holidays, cutting out flight training, things of this sort, and we take every bit of tag-end aircraft time we can at these peaks to throw in extra sections.

I am speaking from memory now but I had a quick look at the first report last week on what we are planning this year for the three days at the end of the week before Christmas and my recollection is that we have well over 100 extra sections already laid on and we expect to have more laid on. However, it is just a straight case of pushing your aircraft to the limit within the capability it has.

Mr. Campbell: Thank you.

The Chairman: Mr. Bawden. I am sorry, Mr. Campbell. I have allowed you 13 minutes anyway and I was going to hold you strictly to 10. You are such a likeable guy that I gave you three minutes extra.

[*Interpretation*]

même cette année: savez-vous comment résoudre ce problème?

M. Pratte: Je ne crois pas que nous puissions apporter une solution complète à ce problème; des périodes de pointe, à Noël, le Nouvel An, la fête du Travail, Pâques, etc., nous faisons fonctionner un grand nombre de sections supplémentaires. En d'autres termes, nous mettons le maximum de vols compte tenu, par exemple, du couvre-feu que nous devons respecter à Montréal et à Toronto, et jusqu'à un certain point, je le crois, à Vancouver. Toutefois, nous ne pouvons avoir suffisamment d'appareils à destination du Sud, par exemple, à certaines périodes de l'année, car tout le monde veut s'y rendre le 23 décembre. Nous ne pourrions utiliser ces appareils à d'autres périodes de l'année.

L'un de ces problèmes est, je le crois, compliqué du fait que beaucoup de gens font leurs réservations six mois d'avance. Lorsqu'ils changent d'idée, ils n'annulent pas et, par conséquent, nous les avons comme passagers éventuels, mais ils ne viennent pas. Je me souviens que ceci s'est produit un certain nombre de fois à Noël, par exemple, et à Pâques et nous avions surréservé dans la proportion de 200 p. 100 des appareils qui ont quitté avec 50 p. 100 du facteur de charge. Dans l'exemple que j'ai à l'esprit, on avait avisé tous les passagers trois semaines avant le vol et tous avaient confirmé qu'ils prendraient l'avion.

Je ne voudrais pas blâmer les passagers pour cette situation, mais je crois que le problème des pointes de trafic est compliqué de ce fait que beaucoup de passagers, comme vous l'avez dit, vu l'incertitude de leur programme, font des réservations et oublient de décommander lorsqu'ils changent d'avis.

Je crois que monsieur Baldwin pourrait nous fournir des statistiques au sujet du nombre de sections supplémentaires que nous mettons pendant ces périodes de l'année.

M. Baldwin: D'après ce dont je me souviens, monsieur Campbell, du matériel que nous avons, nous faisons une utilisation maximale et quelquefois les opérations en sont retardées. Nous demandons à notre personnel de collaborer au maximum, de faire du surtemps lorsque c'est nécessaire, réduisant nos heures d'entraînement au vol, etc. Nous employons toutes les minutes pour avoir ces sections supplémentaires.

Je parle de ce dont je me souviens pour l'instant, mais j'ai examiné rapidement le premier rapport, la semaine dernière, sur ce que nous prévoyons pour cette année pour les trois jours à la fin de la semaine d'avant Noël, et je crois me souvenir que nous avons déjà plus de 100 sections supplémentaires de prévues, et nous espérons en avoir encore plus. Toutefois, il s'agit simplement d'utiliser les appareils au maximum.

M. Campbell: Merci.

Le président: Monsieur Bawden. Je m'excuse, monsieur Campbell. Je vous ai donné treize minutes, de toute façon et je voulais vous arrêter à dix, mais vous êtes si gentil que je vous ai accordé ces trois minutes supplémentaires.

[*Texte*]

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that very much.

Mr. Rose: Mr. Pratte, you talked about overbooking 200 per cent and then aircraft went 50 per cent empty because of no-shows. Is this on a regularly scheduled line?

Mr. Pratte: On certain scheduled flights at certain stations our percentage of no-shows on a year round basis goes as high as 40 per cent.

The Chairman: Mr. Bawden.

Mr. Pratte: So in effect we are forced to overbook despite our dislike of the practice.

Mr. Rose: What percentage? Ten?

Mr. Pratte: That depends on the flight, time of day, the experience, the time of the year. There is a computer program that is constantly monitored and changed.

The Chairman: Mr. Bawden.

Mr. Bawden: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pratte what profit projections he is anticipating for the year 1973?

Mr. Pratte: Well, if you can tell me what the price of fuel is going to be, I could perhaps give you a better estimate.

Mr. Rose: He has been known to ask that. He knows all about it.

Mr. Pratte: The price of fuel plays havoc with our projections. I think we will show a profit, if we are lucky—if we do not have too many snowstorms between now and the end of the year. However, it certainly will not be as high, unfortunately, as last year.

• 1615

Mr. Bawden: In view of what you now know about fuel costs, what profit do you see for Air Canada this year?

Mr. Pratte: I think it will be lower than last year. That is as much as I care to say at this time.

Mr. Bawden: Would your depreciation factor be approximately the same in 1973 as in 1972?

Mr. Cochrane: Depreciation will be higher this year; the interest charges will be higher. But the depreciation policy is the same.

Mr. Pratte: The amount of depreciation is higher; the interest charges are high.

Mr. Bawden: In view of the delivery of ten Lockheeds, one 747 and five 727's in the projections at the moment, I should be interested in knowing what the plans are for paying for, or financing, these aircrafts.

Mr. Pratte: This may have something to do with the bill before the House. I should not be surprised if the object of the bill were to provide us with financing from government sources if we are not in a position to finance elsewhere because of our capital structure.

Mr. Bawden: In view of present plans, what will this do to the long-term debt within Air Canada? Do you anticipate that this will all be rescheduled? What about equity? Do you intend to stay with the debt equity imbalance that exists at present?

[*Interprétation*]

M. Campbell: Merci, monsieur le président. Je l'ai beaucoup apprécié.

M. Rose: Monsieur Pratte, vous avez parlé de surréservation de 200 p. 100 et d'avions qui étaient partis à moitié vides, vu que les voyageurs n'étaient pas apparus. S'agissait-il d'un vol régulier?

M. Pratte: Sur certains vols réguliers, à certaines stations, notre pourcentage de personnes qui ne se présentent pas pour l'année atteint quelquefois 40 p. 100.

Le président: Monsieur Bawden.

Mr. Pratte: Donc, en fait, nous devons surréserver bien que nous n'aimions pas le faire.

M. Rose: Quel est le pourcentage? Dix?

M. Pratte: Cela dépend du vol, de l'heure, de l'expérience, du moment de l'année. Il y a un programme d'ordinateurs qui est continuellement surveillé et modifié.

Le président: Monsieur Bawden, vous avez la parole.

M. Bawden: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Pratte quelles sont ses prévisions au point de vue des profits pour l'année 1973?

M. Pratte: Si vous pouvez me dire quel sera le prix du carburant, je pourrais peut-être vous fournir de meilleures prévisions.

M. Rose: Il sait tout de la question.

M. Pratte: Le prix du carburant détruit toutes nos prévisions. Je crois que nous aurons un profit si nous avons de la chance; s'il n'y a pas trop de tempêtes de neige d'ici à la fin de l'année. Toutefois, il ne sera certainement pas aussi élevé, malheureusement, que l'an passé.

M. Bawden: Étant donné les prix actuels du carburant, quels seront, selon vous, les bénéfices d'Air Canada cette année?

M. Pratte: Je pense qu'ils seront plus faibles. C'est tout ce que je puis dire pour l'instant.

M. Bawden: Votre taux d'amortissement sera-t-il le même en 1973 qu'en 1972?

M. Cochrane: L'amortissement sera plus élevé cette année; les frais d'intérêt seront également plus élevés. Cependant, notre politique d'amortissement reste la même.

M. Pratte: L'amortissement sera plus élevé et les frais d'intérêt seront élevés.

M. Bawden: J'aimerais connaître vos plans de paiement ou de financement des dix Lockheed, des cinq 727 et du 747 qui doivent vous être livrés.

M. Pratte: Ceci se rattache peut-être au projet de loi déposé en Chambre. Je ne serais pas surpris si son but était de prévoir un financement de source gouvernementale si nous n'étions pas en mesure d'obtenir de financement externe du fait de la structure de notre capital.

M. Bawden: Étant donné vos projets, quel effet ce ci aura-t-il sur la dette à long terme d'Air Canada? Pensez-vous que tout cela sera restructuré? Avez-vous l'intention de maintenir le déséquilibre de ration de dettes par rapport au capital existant actuellement?

[*Text*]

Mr. Pratte: We are very close to the questions posed to me this morning. Your question centres on debt equity ratio and capital structure. I hope that, in the near future, it is going to be changed. On a commercial basis, a debt equity ratio like the one we have certainly does not make much sense. The only method of financing we have is through borrowing money and, in time, the interest charges are going to catch up, however efficient we may be.

Mr. Bawden: Of course, the interest charges are a significant factor in your profit.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Bawden: With reference to the policies of the airline, how do you weight the profit objective against the service objective?

Mr. Pratte: In my view they go hand in hand; we are in the service industry. You cannot be in business very long, if you do not offer good service. You have to attempt to offer good service, offer it, and do it efficiently and, if you are smart enough, you are going to make a profit.

I do not think there is any opposition between quality of service and profit. It depends on what you mean by service. If one means by service—and that is what I was alluding to in my remarks this morning I believe—the kind of decisions that may have a big impact on profit, like flying a route for other than commercial reasons, are not decisions taken at the field level. They are taken at the corporate level. Once this kind of decision has been taken, the day-to-day management of the airline has to be in the same manner as if our sole goal were to make a profit. It is efficiency that counts. We have to manage as if we wanted to make a profit because we want to be efficient; I think we owe that to the taxpayers of Canada.

• 1620

Mr. Bawden: I asked this question because with the interest problems that you have, in attempting to show a profit, some compromise may arise with regard to service. If because of interest charges your debt equity relationship is out of balance then compromises may arise in the service, which is, perhaps, the only place that you have left to squeeze something out in the way of profit.

Mr. Pratte: I think I said this morning, sir, that I would not compromise what we consider to be an acceptable level of service for the sake of making a profit. I think we are looking more at the return on investment figure precisely because of the situation you have described. Then we look at the profit figure at the bottom of the operating statement.

Mr. Bawden: Mr. Chairman, turning now to the longer range plans of Air Canada, are discussions taking place at the present time with the minister on the question of a public offering by Air Canada?

Mr. Pratte: No, sir.

Mr. Bawden: Mr. Chairman, in an article that appeared this summer in the *Montreal Star* there was considerable discussion on morale within the company, particularly at the top level, so could Mr. Pratte tell us something about his plans as they relate to the replacement of Mr. Baldwin as president who is shortly to leave the airline, and how he envisages subsequently restructuring management?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Ces questions se rattachent de très près à ce qui a été dit ce matin. Vous voulez parler de la structure de notre capital et du ratio de dettes par rapport au capital. J'espère que la situation va rapidement se modifier. En effet, sur un plan commercial, un ratio de dettes par rapport au capital tel que le nôtre n'est certainement pas avantageux. Notre seul moyen de financement est l'emprunt et, à terme, les frais d'intérêt remonteront, quel que soit votre degré d'efficacité.

M. Bawden: Évidemment, les frais d'intérêt sont un facteur important de vos bénéfices.

M. Pratte: C'est juste.

M. Bawden: En ce qui concerne votre politique générale, quel poids relatif accordez-vous à votre objectif de réalisation de bénéfice par rapport à celui du service à accorder?

M. Pratte: A mon avis, ils sont inséparables. Nous sommes une industrie de service. Il n'est pas possible de se maintenir en activité si l'on n'offre pas un bon service. En conséquence, il n'est pas possible de faire de bénéfice si l'on n'offre pas de bons services.

Je ne pense pas qu'il y ait d'opposition entre la qualité du service et les bénéfices. Tout dépend de ce que l'on veut dire par service. J'ai déjà parlé de cela ce matin; si l'on entend par service les décisions qui peuvent avoir un effet important sur les profits, tel que la décision de créer un service sur une route pour des raisons autres que commerciales, je dois dire qu'il s'agit là de décisions prises au niveau de la corporation. Lorsque les décisions de ce genre ont été prises, la gestion quotidienne de la société doit se faire comme notre seul objectif était de réaliser des bénéfices. C'est l'efficacité qui compte. Nous devons gérer notre affaire comme si nous voulions faire des profits, car nous voulons être efficaces; je pense que nous devons cela aux contribuables canadiens.

M. Bawden: Je vous ai posé cette question parce qu'il se peut que vous soyez obligés de réduire la qualité des services, pour tenter de réaliser des profits malgré les problèmes d'intérêts auxquels vous devez faire face. En effet, ceux-ci peu vent entraîner un déséquilibre de votre ratio de dettes par rapport à l'actif, et la réduction des services sera peut-être la seule solution pour vous permettre de réaliser des bénéfices.

M. Pratte: J'ai déjà dit ce matin que je n'accepterai pas de compromettre ce que nous considérons comme étant des services de qualité acceptable dans le seul but de réaliser des bénéfices. La situation que vous avez décrite nous oblige à examiner de plus près les chiffres des bénéfices par rapport aux investissements. Ce n'est qu'après que nous examinons les chiffres des bénéfices nets.

M. Bawden: Monsieur le président, en ce qui concerne les plans à plus long terme d'Air Canada, j'aimerais savoir s'il y a actuellement des discussions avec le ministre au sujet d'une offre publique d'Air Canada.

M. Pratte: Non.

M. Bawden: Cet été, un article est paru dans le *Montreal Star*, concernant le moral des employés de la compagnie, spécialement au plus haut niveau; M. Pratte pourrait-il alors nous parler de ces projets en ce qui concerne le remplacement du président, M. Baldwin, qui devra bientôt quitter cette société? En outre, comment se fera à son avis, la restructuration du personnel de direction qui en découlera?

[*Texte*]

Mr. Pratte: The replacement of Mr. Baldwin is not a matter for me to decide, it is a matter to be decided by the board of directors. It has been under consideration by the board of directors and I have had some conversation on the matter with the Minister of Transport. I hope to be in a position to make an announcement on that faily soon. I am sorry I cannot go any further on that.

Mr. Bawden: Further to this question of unrest which has been so forcefully brought out in a number of articles in recent months, I note that several top people, along with Mr. Baldwin, have left the airline in recent months, including Mr. Orser, Vice President, Finance and Mr. Jasmin, Vice President, Public Relations. Is this a sign of the difficulties and the unrest that have been rather widely publicized?

Mr. Pratte: Well, of course, I have to recognize the rights of the reporters to write whatever they feel they ought to write, but I have to deny emphatically that there is the kind of unrest you are referring to or that any one of the officers you have mentioned left because of the morale problem you have also alluded to. They have all left for their own reasons. In some cases they felt that the challenge elsewhere was better than what we were prepared to offer. Certainly in the case of Mr. Baldwin, as he said publicly a number of times, he is not leaving because of a morale problem—so far as I know.

Mr. Bawden: Would it be possible, Mr. Chairman, for Mr. Pratte to provide us with an organizational chart for Air Canada?

Mr. Pratte: I do not think I have one here but I think you can reconstruct the chart from the annual report.

Mr. Bawden: Rather than take up time here, might we receive such a copy later?

Mr. Pratte: Yes, by all means.

Mr. Bawden: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pratte about the problems in Terminal 2. Has this been a factor in the profitability of Air Canada and, if so, to what extent has this affected profitability?

Mr. Pratte: Maybe Mr. Baldwin would like to answer that.

• 1625

Mr. Baldwin: Well, it is costing us more to operate in Terminal 2 than it did in Terminal 1, and to the extent that has an affect on profitability obviously this is a factor; operating expenses are somewhat higher than they were in Terminal 1. In any case, operating expenses at Toronto airport were bound to go up because of the growth in traffic and the unsatisfactory situation in terms of congestion in terminal 1.

Mr. Bawden: Can you say by how much?

Mr. Baldwin: It is a little early, I think, to make an exact prophesy as to this because, while we have tentative arrangements with the Ministry of Transport on the rental charges, these have not been finalized. I prefer really to wait until the year end accounts are in on terminal 2.

The Chairman: One more question, Mr. Bawden.

Mr. Bawden: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pratte whether Air Canada has any policy as an airline for removing themselves from some of the domestic routes that are being eagerly sought by the secondary carriers, since they now have such big increases on their TransCanada flights in traffic and profitability and also on their overseas flights. Is there any encouragement by the

[*Interprétation*]

M. Pratte: Ce n'est pas à moi mais plutôt au conseil de direction, de décider du remplacement de M. Baldwin. Le conseil s'est déjà préoccupé de cette question, et personnellement, j'en ai déjà discuté avec le ministre des Transports. J'espère être très bientôt en mesure de faire une déclaration à ce sujet. Je regrette de ne pouvoir vous donner plus de détails pour le moment.

M. Bawden: Pour en revenir à cette question de moral, dont on a beaucoup parlé dans les journaux ces derniers temps, je remarque que plusieurs personnes de haut niveau ont également quitté la société ces derniers mois, à savoir, entre autres, M. Orser, vice-président responsable des finances et M. Jasmin, vice-président responsable des relations publiques. Ceci peut-il être considéré comme un signe des problèmes dont on a beaucoup parlé?

M. Pratte: Évidemment, je reconnais que les journalistes ont le droit de parler de ce qu'ils veulent mais je conteste avec la plus grande énergie le fait qu'il y ait des troubles; je conteste également le fait que les personnes que vous avez mentionnées nous ont quitté du fait de ces problèmes de moral. Ils sont tous partis pour leurs propres raisons. Dans certains cas, ils ont considéré que leurs chances ailleurs étaient meilleures que chez nous. Il est certain que dans le cas de M. Baldwin, et il l'a affirmé publiquement à maintes reprises, il ne s'agit pas d'un problème de moral.

M. Bawden: Serait-il possible, monsieur le président, que M. Pratte nous fournisse un organigramme d'Air Canada?

M. Pratte: Je n'en ai pas avec moi mais je pense que l'on peut le reconstituer d'après le rapport annuel.

M. Bawden: Pourrions-nous recevoir un exemplaire à une date ultérieure?

M. Pratte: Absolument.

M. Bawden: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Pratte certaines questions concernant les problèmes du Terminal 2. Ceux-ci ont-ils représenté un facteur affectant la rentabilité d'Air Canada?

M. Pratte: M. Baldwin pourrait peut-être vous répondre.

M. Baldwin: En fait, il nous revient plus cher de fonctionner dans le Terminal 2 que dans le Terminal 1; il est évident que ceci a eu un effet sur notre rentabilité puisque les frais de fonctionnement y sont un peu plus élevés que dans le Terminal 1. De toute façon les frais d'exploitation à l'aéroport de Toronto ne pouvaient qu'augmenter en raison d'une part de l'augmentation du nombre de vols et d'autre part des embouteillages à l'aérogare numéro un.

M. Bawden: Pourriez-vous nous donner des chiffres?

M. Baldwin: Il est prématuré de faire des pronostics exacts étant donné que les accords conclus avec le ministère des Transports concernant les loyers ne sont que provisoires. Je préfère donc attendre les bilans de fin d'année pour l'aérogare numéro 2.

Le président: Une dernière question monsieur Bawden.

M. Bawden: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Pratte si Air Canada envisage la possibilité d'abandonner certains vols intérieurs fort demandés par de petites compagnies, étant donné l'augmentation très sensible du nombre de vols transcanadiens et la rentabilité sur les vols transatlantiques. Est-ce que Air Canada envisage de prendre des mesures dans ce domaine?

[*Text*]

airline to give up certain of the domestic routes that are so eagerly being sought by the secondary carriers?

If this is not the case, why is it not when in fact in many cases it appears that the secondary carriers could give better service than Air Canada?

Mr. Pratte: I have no intention of abandoning any route to any other carrier. I have to deny the fact that they are giving better service than we provide.

I can state quite categorically that if it had not been for Air Canada the fares in the country would be much higher than they are now. So I believe we have a role to play in the transportation of this country and we can play that role only if we continue to have an extensive route structure.

Mr. Bawden: Can you say whether flights from Ottawa to Western Canada, particularly to Calgary might be improved so we could get some more direct western flights from this particular city?

An hon. Member: How about anywhere?

Mr. Pratte: It is certainly my hope. I heard that remark recently in your province. As I said before, I am looking into it to see what we can do.

The Chairman: I would like to add a supplementary to Mr. Bawden's question. Could you give the Committee a breakdown as to what percentage of your travel is done domestically and what percentage overseas, so we would know . . .

Mr. Pratte: We can provide you with that.

The Chairman: Fine.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, would you put me down for a supplementary question?

The Chairman: It is not customary, but I will let you.

Mr. Mackasey: I would like to elaborate on Mr. Bawden's line. Mr. Pratte . . .

The Chairman: Make it quick.

Mr. Mackasey: . . . there are 23 officers I gather. How many have resigned? Mr. Bawden mentioned two.

Mr. Pratte: Yes, Mr. Orser and Mr. Jasmin.

Mr. Mackasey: Mr. Baldwin is about to retire.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: So 2 out of 23 is hardly indicative of any malaise or am I wrong?

Mr. Pratte: I do not think there is any malaise.

Mr. Mackasey: I have no right to jump to conclusions.

The Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, there has been considerable discussion about the efficiency of Air Canada. In our part of the world I think Air Canada certainly has gone down and it is regarded largely as an eastern airline, looking after eastern interests and so on, but that is probably subjective judgment.

[*Interpretation*]

Si tel n'est pas le cas j'aimerais en connaître la raison étant donné que les compagnies secondaires semblent bien souvent mieux assurer ce service qu'Air Canada.

M. Pratte: Je n'ai nullement l'intention d'abandonner quelque vol que ce soit à d'autres compagnies. D'autre part, je ne suis pas d'accord lorsque vous dites que leurs services sont d'une qualité supérieure aux nôtres.

Je puis vous assurer que ce n'est que grâce à Air Canada que les tarifs aériens sur les lignes intérieures n'ont pas augmenté bien plus qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent. J'estime donc que nous avons un rôle fort important à jouer dans le domaine du transport et nous ne pouvons le faire qu'à condition d'avoir un nombre de vols suffisamment importants.

M. Bawden: Avez-vous envisagé la possibilité d'effectuer des vols directs d'Ottawa vers l'Ouest canadien particulièrement à destination de Calgary?

Une voix: Pourquoi pas d'autres villes?

M. Pratte: J'espère pouvoir le faire. J'en ai entendu parler récemment dans votre province et j'étudie actuellement diverses possibilités.

Le président: Je voudrais vous poser une question à la suite de celle que vous a posée M. Bawden. Pourriez-vous nous dire quel est le pourcentage de vos vols intérieurs par rapport aux vols transatlantiques?

M. Pratte: Nous pourrions vous donner ces chiffres.

Le président: Très bien.

M. Mackasey: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Allez-y bien que ce soit contraire aux habitudes.

M. Mackasey: Je voudrais poursuivre la discussion entamée par M. Bawden.

Le président: Faites vite.

M. Mackasey: Sur les 23 fonctionnaires combien ont démissionné? M. Bawden a parlé de deux.

M. Pratte: Oui, il y a M. Orser et M. Jasmin.

M. Mackasey: Et M. Baldwin va bientôt prendre sa retraite.

M. Pratte: C'est exact.

M. Mackasey: Deux démissions sur 23 ne signifient guère qu'il y a un malaise au sein d'Air Canada.

M. Pratte: Effectivement je ne pense pas qu'il y ait un malaise quelconque.

M. Mackasey: Cette conclusion n'allait pas de soi.

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, on a beaucoup parlé de l'efficacité d'Air Canada. Dans ma région du pays la cote d'Air Canada est certainement en baisse et on considère généralement la Société comme une compagnie desservant l'Est du pays et s'occupant exclusivement des intérêts de cette région.

[*Texte*]

I would like to pursue a little bit of what . . .

The Chairman: Would you speak a little louder, Mr. Ritchie?

Mr. Ritchie: I am shouting into this mike, I do not know what is the matter with it.

The Chairman: Yes, we all will have to tune into you then.

Mr. Ritchie: I would like to pursue what Mr. Bawden mentioned a little earlier about a regional airline policy vis-à-vis Air Canada.

It was always my understanding that one of the complaints of Air Canada was they had milk runs which they were hardly equipped to run profitably and economically with their organization, but they felt that they were doing this in the national interest.

We have the north and south routes that have to be serviced where the traffic is light. What discussion has been entered into with the possibility of giving up some of the short east-west routes to make more viable north-sud companies involved in the north-south company runs.

• 1630

Mr. Pratte: I do not think there is any discussion going on at present and, as I have said before, I do not intend to give up any routes.

Mr. Ritchie: Are you happy with every route? Are you losing money on short east-west runs?

Mr. Pratte: We are bound to make more money on some routes and less on others.

Mr. Ritchie: Are they all profitable? Is there any route that you would just as soon give up?

Mr. Pratte: No, I do not think there are any routes that I would want to give up. Every carrier has routes that are more profitable than others. I view it as our role to have the kind of route structure we have at present. I think there is a great danger in engaging in the kind of cross subsidization to which you appear to be referring in your question.

Mr. Mazankowski: Do you do any cross-subsidization?

Mr. Pratte: Not in the way our fare structure is based. Our fare structure is built without allowing for any cross-subsidization.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Pratte: I should mention that our cost for available ton-mile is lower than that of the regional carriers and I think it is lower than that of CP Air.

Mr. Ritchie: All right. To involve some of these regional carriers in north-south runs, other than direct subsidies, it might be possible to give them some east-west runs, within their limits, which would provide better service for the public.

Mr. Pratte: It might very well increase the cost of travel to those who want to travel east and west.

[*Interprétation*]

Je voudrais examiner . . .

Le président: Pourriez-vous parler plus fort monsieur Ritchie?

M. Ritchie: Je crie déjà dans le microphone, je ne sais pas ce qui cloche.

Le président: Il faudra vous écouter plus attentivement.

M. Ritchie: Je voudrais reprendre la question soulevée tantôt par M. Bawden concernant une politique régionale pour Air Canada.

Air Canada a toujours affirmé qu'elle était obligée d'assurer certains vols peu rentables pour lesquels elle était mal équipée mais qu'elle le faisait dans l'intérêt du pays.

Effectivement les vols vers le nord et le sud doivent être assurés bien que le nombre de passagers y soient réduits. A-t-on envisagé la possibilité d'abandonner certains vols d'est en ouest afin de confier le parcours nord-sud à des sociétés qui s'occuperaient exclusivement de ces lignes.

M. Pratte: Je ne crois pas que des discussions soient actuellement en cours et, je le répète, je n'ai pas l'intention d'abandonner aucun parcours.

M. Ritchie: Êtes-vous satisfait de tous les parcours? Perdez-vous de l'argent avec certains courts trajets est-ouest?

M. Pratte: Il est inévitable que certains parcours soient plus rentables que d'autres.

M. Ritchie: Sont-ils tous profitables? Y a-t-il des parcours que vous aimeriez tout simplement abandonner.

M. Pratte: Non, je ne pense pas qu'il y ait des parcours que j'aimerais abandonner. Chaque transporteur a des parcours qui sont plus rentables que d'autres. J'estime que c'est notre rôle d'avoir le genre de réseau de parcours que nous avons actuellement. A mon avis, il est très dangereux d'entreprendre ce genre de financement en diagonale auquel vous semblez faire allusion dans votre question.

M. Mazankowski: Faites-vous du financement en diagonale?

M. Pratte: Pas de la façon dont est établi notre tableau de tarifs. Celui-ci est établi sans permettre de financement en diagonale.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Pratte: Je devrais ajouter que nos coûts par tonne-mille disponible sont inférieurs à ceux des transporteurs régionaux ainsi qu'à ceux, je crois, de CP Air.

M. Ritchie: D'accord. Pour amener la participation de certains transporteurs régionaux dans des parcours nord-sud, autrement que par subvention directe, on pourrait peut-être leur accorder certains trajets est-ouest, dans leur secteur, ce qui permettrait d'offrir un meilleur service à la population.

M. Pratte: Cela pourrait très bien augmenter les frais de déplacement de ceux qui veulent voyager entre l'est et l'ouest.

[*Text*]

Mr. Ritchie: Many people in Canada are denied air service because you only want to run the really profitable lines. You have to balance one against the other.

Mr. Pratte: I am sorry, I just cannot agree with you that the way to resolve the transportation problems of this country is for Air Canada to give up routes to enable regional carriers to provide certain services that otherwise we could not provide.

Mr. Ritchie: It seems to me that Air Canada is like a great whale thrashing around and not very effective in many ways. On east-west transcontinental flights is there a rule that CP Air can carry only 25 per cent of the transcontinental passengers?

Mr. Pratte: The CP Air can offer only 25 per cent of the capacity that, according to certain rules established by the CTC, is going to be required for the next year.

Mr. Ritchie: If this was removed, would this cause you any embarrassment? Would you be worried about competition from CP Air?

Mr. Pratte: I am not worried about competition from CP Air.

Mr. Ritchie: So, you would just as soon have this 25 per cent removed.

Mr. Pratte: No, not at all. I suppose I would have the same reaction if the route to Amsterdam or the route to Rome were to be taken over.

Mr. Ritchie: Yes. It seems to me that one of the ways to dispel criticism is to offer choices. If the 25 per cent was removed, there should be no complaint from either side and it would dispel some of the criticism. If people have to fly a certain way, they become annoyed and they go on the other airline. They often find it is better but they have satisfied their grievance of the moment.

Mr. Pratte: But at what cost to the people of Canada?

Mr. Ritchie: If you had only one flight from Montreal to Vancouver a day, you could run it pretty cheaply, but you would not give any service. You keep mentioning costs.

Mr. Pratte: In a country like Canada, costs of air transportation are very important.

Mr. Ritchie: Certainly, but you can keep the cost down by offering only a very limited number of flights.

Mr. Pratte: Which is certainly not our case.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, Dr. Ritchie. Go ahead Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: I could answer the Chairman's question in general terms on volume of business in various areas. In a broad breakdown, this year, Mr. Chairman, we estimate that in 1973, something between 65 and 70 per cent of our total revenue passenger-mile traffic will be North American traffic and the balance will be Atlantic and Caribbean.

[*Interpretation*]

M. Ritchie: Beaucoup de gens au Canada sont privés de service aérien parce que seuls les trajets vraiment rentables vous intéressent. Il faut équilibrer les uns contre les autres.

M. Pratte: Je m'excuse, je ne puis tout simplement pas me dire d'accord avec vous pour affirmer que la façon de résoudre les problèmes de transport au Canada est d'obliger Air Canada à abandonner certains parcours afin de permettre aux transporteurs régionaux de fournir certains services qui seraient autrement impossibles.

M. Ritchie: Il me semble qu'Air Canada ressemble quelque peu à une énorme baleine qui se débat énormément sans être très efficace à maints égards. Au niveau des vols transcontinentaux est-ouest, y a-t-il un règlement qui interdise à CP Air de transporter plus de 25 p. 100 des passagers transcontinentaux?

M. Pratte: CP Air ne peut offrir que 25 p. 100 de la capacité qui, suivant certains règlements établis par la CCT, sera nécessaire pour la prochaine année.

M. Ritchie: Si ce règlement était aboli, cela vous causerait-il des problèmes? Craindriez-vous la concurrence de CP Air?

M. Pratte: Je ne m'inquiète pas de la concurrence de CP Air.

M. Ritchie: Donc, vous aimeriez tout aussi bien que ce critère de 25 p. 100 soit aboli.

M. Pratte: Non, pas du tout. Je suppose que ma réaction serait la même si le parcours vers Amsterdam ou vers Rome était accaparé par un autre.

M. Ritchie: Oui. Il me semble qu'une des façons de désarmer les critiques est d'offrir un choix. Si ce critère de 25 p. 100 était aboli, il n'y aurait plus de plaintes d'un côté comme de l'autre et certaines critiques seraient désarmées. Si les gens doivent utiliser un transporteur et qu'ils en sont irrités, ils peuvent utiliser l'autre compagnie. Ils constatent souvent que le service n'est pas meilleur, mais ils ont satisfait leur récrimination du moment.

M. Pratte: Mais à quel coût pour le peuple canadien.

M. Ritchie: Si vous n'aviez qu'une envolée entre Montréal et Vancouver chaque jour, vous pourriez l'offrir à peu de frais, mais vous n'offririez pas un bon service. Vous mentionnez sans cesse les coûts.

M. Pratte: Dans un pays comme le Canada, les coûts du transport aérien sont très importants.

M. Ritchie: C'est certain, mais vous pouvez minimiser les coûts en n'offrant qu'un nombre très limité de départs.

M. Pratte: Ce qui n'est certainement pas notre cas.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président.

Le président: Très bien, monsieur Ritchie. Vous avez la parole, monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Je pourrais donner une réponse générale à la question du président à propos du volume d'affaire dans diverses régions. En termes généraux, monsieur le président, nous estimons que cette année, en 1973, environ 65 à 70 p. 100 de l'ensemble de nos sièges-milles occupés proviennent du trafic nord-américain et le reste de l'Atlantique et des Caraïbes.

[*Texte*]

The Chairman: You said 60 to 70 per cent?

Mr. Baldwin: Between 65 and 70 per cent. We will not know exactly until the year-end figures are in, but 67 to 68 per cent might be a reasonable assumption.

The Chairman: And most of that 60 or 70 per cent would be in Canada?

Mr. Baldwin: Yes, only 6 or 7 per cent would be in the States.

The Chairman: Fine. Mr. Poulin.

• 1635

Mr. Poulin: Mr. Chairman, I would like to pass in favour of Mr. Stewart so that he can question in my place.

The Chairman: It is all right but I am going to be tough on the time. Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Cochrane): I have very few questions. Actually I thought Mr. Poulin was going to take part of his time.

Mr. Pratte, I wonder if consideration has been given to a stopover in Cuba on the way to Jamaica or one of the other Caribbean countries. Could you tell us what difficulties may be encountered in this in working out some kind of arrangement?

Mr. Pratte: I think that first of all we would need to have a bilateral air agreement with Cuba, and frankly, I do not know whether there is any plan on the part of the government to negotiate that kind of agreement.

Mr. Stewart (Cochrane): Certainly on the part of the Cuban government they have expressed a desire to have some kind of arrangement, not necessarily that one but some kind. They already have an arrangement with you now whereby charters can land there and, as you know, to go to Cuba from this country you either have to go to Mexico City or to Madrid. I am just wondering if there has been any approach on the part of your airline to speed up any considerations on the part of the government.

Mr. Pratte: I do not think so, sir.

Mr. Stewart (Cochrane): I wanted to ask you something about the baggage situation. I understand that this has been a sore point in Air Canada, and I wonder if you could give us some idea of how much money it costs because of the failure to deliver on the part of your airline the baggage on the same flights the passengers arrive on, thus causing it to come on another flight and having to be delivered to their homes.

Mr. Pratte: I do not think I am prepared to supply that information to you, sir. Certainly I have to admit that it has cost us quite a bit of money because of the fact that baggage was mishandled this past summer. The mishandling of baggage was due to a number of factors, some of which I have alluded to this morning, the fact that there was such heavy traffic, the fact that because of the heavy traffic, flights were not running as much on schedule as they should, the fact that our people were overworked; all of that combined to produce a bad situation in terms of baggage handling. Certainly, our employees at all levels of the corporation were most unhappy about this situation. Fortunately, there has been over the past couple of months, thanks to the efforts of all, a very, very substantial improvement.

[*Interprétation*]

Le président: Vous avez dit 60 à 70 p. 100?

M. Baldwin: De 65 à 70 p. 100. Nous ne connaîtrons pas le chiffre exact avant la parution des chiffres de fin d'année, mais on peut raisonnablement prévoir de 67 à 68 p. 100.

Le président: Et la majeure partie de 60 ou 70 p. 100 serait au Canada?

M. Baldwin: Oui, seulement 6 ou 7 p. 100 seraient aux États-Unis.

Le président: Monsieur Poulin.

M. Poulin: Monsieur le président, je voudrais laisser la place à M. Stewart.

Le président: Je suis d'accord mais je vais devoir me montrer impitoyable sur le temps réparti à chacun.

M. Stewart (Cochrane): Je voudrais poser quelques questions. En fait, je pensais que M. Poulin allait utiliser une partie de son temps.

Monsieur Pratte, avez-vous envisagé de prévoir une escale à Cuba, en destination de la Jamaïque ou des autres pays des Antilles. Pourriez-vous nous dire quel genre de difficultés peuvent surgir pour procéder à un tel arrangement?

M. Pratte: Tout d'abord, nous devons passer un accord aérien bilatéral avec Cuba et, franchement, je ne sais pas si ce gouvernement est prêt à négocier ce genre d'accord.

M. Stewart (Cochrane): Assurément, puisque le gouvernement cubain a exprimé le désir de procéder à un certain arrangement, pas nécessairement celui-ci. Vous avez déjà conclu un accord avec ce gouvernement permettant aux avions nolisés d'y atterrir. Comme vous le savez, pour aller d'ici à Cuba, il faut aller jusqu'à Mexico ou jusqu'à Madrid. Je voulais simplement savoir si certaines compagnies aériennes avaient envisagé d'accélérer toute négociation avec ce gouvernement.

M. Pratte: Je ne crois pas, monsieur.

M. Stewart (Cochrane): Je voulais également vous parler du problème des bagages. Je sais que c'est un point faible à Air Canada, et je voudrais que vous me donniez une idée de combien il en coûte à votre compagnie lorsque les bagages d'un passager n'arrivent pas par le même vol que lui, ce qui vous oblige à les envoyer par un autre vol et les faire livrer au domicile de ce passager.

M. Pratte: Je crains de ne pouvoir vous donner ces informations, monsieur. Je dois cependant avouer que cela a entraîné des dépenses considérables, l'été dernier. En effet, beaucoup de bagages se sont égarés en raison d'un certain nombre de facteurs, j'en ai mentionné quelques-uns ce matin. Par ailleurs, le trafic était très intense, les vols n'étaient pas toujours à l'heure et notre personnel était surchargé de travail; tout cela a provoqué cette mauvaise manutention des bagages. Il est évident que tous nos employés, à tous les niveaux, étaient très mécontents de cette situation. Fort heureusement, au cours des derniers mois, la situation s'est considérablement améliorée grâce aux efforts de tous.

[*Text*]

Mr. Stewart (Cochrane): Do you have any kind of comparative study that you have done with other airlines at all to make a comparison as to how much baggage has been lost?

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: I think it is fair to say, Mr. Stewart, that this has become a major problem for large trunk airlines in North America. We are not alone in this. This is the type of comparative data that because it is qualitative is very hard to get from other carriers. We would admit quite frankly from what information we are able to get that during this summer, for the reasons the Chairman has already indicated plus some of the technical problems connected with the new advanced systems that were put in in Montreal and Terminal II in Toronto, computer-operated systems, we had a bad ratio but I think it would probably, if we were able to get full qualitative data, show up worse than the U.S. trunk carriers. During the spring and again during the autumn, to the best of our knowledge we are back at a ratio level that is just as good as theirs and probably in some cases better. I was able to get one figure—and again I should not like to quote the airline in question but it is one of the largest U.S. airlines—about the number of lost bags they had in their central tracing department and I compared it with the number we had at the same time. Based on that, we were doing rather better than they were.

Mr. Stewart (Cochrane): Would you say that the situation has improved since the summer?

Mr. Baldwin: Very materially since about mid-September.

Mr. Stewart (Cochrane): So then the system there is all right. It is a question of working out the . . .

Mr. Baldwin: There are always improvements that can be made in the system and we did have technical problems with some rather new advanced technological equipment that was put into both Montreal and Toronto. We think those are either cured or well on the way to being cured. The system can always be improved, but basically the largest problem was the overload of traffic during the summer.

Mr. Stewart (Cochrane): Fine. I will pass, Mr. Chairman.

• 1640

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask some questions and perhaps get some figures.

Mr. Rose: On a point of order concerning the order in which the speakers and cross-examiners are named, Mr. Chairman. It seems a bit unfair to some of us who have been sitting around here all morning that someone can walk in here at 4:00 o'clock in the afternoon and immediately get on the question period. There are a couple of people who have come in—it is known as the platoon system in football.

[*Interpretation*]

M. Stewart (Cochrane): Avez-vous fait des études comparatives avec d'autres compagnies aériennes afin de voir si vous avez égaré beaucoup plus de bagages qu'elles?

Le président: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Je crois qu'on peut dire, monsieur Stewart, que ce problème est devenu primordial pour les compagnies aériennes importantes de l'Amérique du Nord. Nous ne sommes pas les seuls à l'éprouver. Mais les données comparatives que vous demandez sont extrêmement difficiles à obtenir des autres transporteurs car elles sont d'ordre qualitatif. Très franchement, d'après les informations que nous avons reçues au cours de l'été dernier, la comparaison ne nous avantageait pas du tout pour les raisons que le président a mentionnées tout à l'heure, et à cause de certains problèmes techniques concernant les nouveaux systèmes de pointe qui ont été mis en place à Montréal et au Terminal II de Toronto. Il s'agit, pour être plus précis, de systèmes d'informatique. Toutefois, si nous pouvions obtenir de telles données qualitatives, je pense que la comparaison n'irait pas à l'avantage des transporteurs américains. Au cours du printemps et de l'automne dernier, notre situation fut aussi bonne que la leur, si ce n'est meilleure. J'ai pu obtenir un certain chiffre, mais je ne voudrais pas citer la compagnie en question puisqu'il s'agit de l'une des plus importantes aux États-Unis, sur le nombre de bagages égarés qui avaient été retrouvés dans un service central; j'ai comparé ce nombre avec le nôtre, pour la même période et j'en ai déduit que nous nous en sortions mieux.

M. Stewart (Cochrane): La situation s'est-elle améliorée depuis l'été?

M. Baldwin: Surtout depuis la mi-septembre.

M. Stewart (Cochrane): Tout va donc bien. Il s'agit donc maintenant de . . .

M. Baldwin: Il y aura toujours des améliorations à apporter au système et, en fait, nous avons connu certains problèmes techniques avec notre nouveau matériel de pointe qui a été installé à Montréal et à Toronto. Nous espérons que ces problèmes sont maintenant résolus, ou sur le point de l'être. Certes, on peut toujours améliorer le système, mais de façon générale, le problème le plus important était l'excédent de trafic au cours de l'été.

M. Stewart (Cochrane): Très bien. Je vais laisser la parole à un autre député, monsieur le président.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions, afin d'obtenir, éventuellement, certains chiffres.

M. Rose: Je voudrais invoquer le Règlement à propos de l'ordre dans lequel les orateurs et les contre-interrogateurs sont nommés, monsieur le président. Il me semble un peu injuste vis-à-vis de certains d'entre nous qui siègent depuis ce matin, que quelqu'un puisse arriver à 4 heures de l'après-midi et se voir donner immédiatement la parole. Il y a tout un groupe de personnes qui sont entrées, et cela se compare au système des équipes au football.

[*Texte*]

The Chairman: Would you like the Chair to comment on your very valid point of order?

Mr. Rose: I would.

The Chairman: If you remember correctly, I said I would draw the end of the line at Mr. Poulin.

Mr. Rose: Right.

The Chairman: Mr. Blenkarn was not here; he phoned me during the noon hour and wanted to get on. I told him the problem. He has been a regular attender of this Committee. You can check my list if you like. You can see how I added them. I thought we had been making such good progress this afternoon that I would try and squeeze him in on the first round.

Mr. Rose: You will spoil it all if you let him on.

The Chairman: I am going to watch him very closely on the clock, and I am going to let him on.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, would you please read your list and let us know?

The Chairman: My list is Mr. Blenkarn who is last on the first round; Mr. Mazankowski, Mr. MacKay, Mr. Mackasey and Mr. Thomas on the second. Then I have Mr. Turner. I had a similar problem with Mr. Turner and I was very sympathetic, but if he will wait . . .

Mr. Mackasey: I will let Mr. Rose squeeze in ahead of me because his contribution is always positive.

Mr. Rose: Mr. Mackasey is very kind, but you are going to have a similar problem with me. I indicated at the end of my cross-examination that I would like to be put down. I know you have done this inadvertently.

The Chairman: No, I have you down. I said Mr. Mazankowski, Mr. Rose, Mr. MacKay, Mr. Mackasey, on the second round.

Mr. Mazankowski: You did not say Mr. Rose.

The Chairman: Oh, I did not say Mr. Rose.

Mr. Mazankowski: You did not.

The Chairman: I am sorry; your name is here.

Mr. Turner and then Mr. Lundrigan and Mr. McRae. All right, go ahead Mr. Blenkarn.

We are meeting tonight at 8:00 o'clock.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: You lost four minutes, Mr. Rose.

Mr. Rose: It was worth it.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is a bill involving finance. Can the officials from Air Canada supply us more material than is set out in the statement? Unfortunately annual reports tend to be rather abbreviated. I am referring to note 4 of the statement in connection with the notes and debentures at present outstanding. Can we have a more expanded list on this debt structure, indicating the payee of all these loans?

[*Interprétation*]

Le président: Voulez-vous que le président commente votre rappel au Règlement, qui est, je le reconnais, très valable?

M. Rose: Certainement.

Le président: Si vous vous souvenez bien, j'ai dit que je laisserais la fin de la séance à M. Poulin.

M. Rose: Très bien.

Le président: M. Blenkarn n'était pas ici; il m'a téléphoné vers midi pour me dire qu'il voulait être inscrit sur la liste. Je lui ai fait part du problème, mais il vient régulièrement aux séances de ce Comité. Vous pouvez vérifier sur ma liste si vous le désirez; vous verrez que j'ai ajouté ces noms. Je pensais que nous avancerions rapidement cet après-midi et que je pourrais les caser quelque part lors du premier tour.

M. Rose: Vous allez tout gâcher si vous lui laissez la parole.

Le président: Je vais faire très attention à l'heure, mais je les laisserai parler.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, pouvez-vous énumérer les noms inscrits sur votre liste?

Le président: Sur ma liste figure M. Blenkarn, le dernier du premier tour; ensuite, MM. Mazankowski, MacKay, Mackasey et Thomas pour le second tour. J'ai ensuite M. Turner. Le même problème se pose avec M. Turner et je me suis montré très indulgent, mais s'il attend . . .

M. Mackasey: Je veux bien laisser M. Rose parler avant moi car sa contribution est toujours très positive.

M. Rose: M. Mackasey est très aimable mais le même problème se posera avec moi. Je vous ai fait savoir, à la fin de mon contre-interrogatoire, que je voulais être inscrit sur la liste. Je sais que c'est une négligence involontaire.

Le président: Non, je vous inscrit. J'ai dit que MM. Mazankowski, Rose, MacKay et Mackasey étaient inscrits pour le second tour.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas nommé M. Rose.

Le président: Je n'ai pas nommé M. Rose?

M. Mazankowski: Non.

Le président: Alors j'en suis désolé, car votre nom figure bien sur cette liste.

Monsieur Turner, ce sera ensuite votre tour, et vous serez suivi de MM. Lundrigan et McRae. Pour le moment, monsieur Blenkarn, vous avez la parole.

Nous nous réunissons ce soir à 20 heures.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président.

Le président: Vous avez perdu quatre minutes, monsieur Rose.

M. Rose: Cela en valait la peine.

M. Blenkarn: Monsieur le président, ce bill revêt un certain aspect financier. Les représentants d'Air Canada peuvent-ils nous donner davantage de renseignements que ceux qui figurent dans la déclaration? Il est fort regrettable que les rapports annuels tendent à être trop condensés. Je veux parler de la note 4 du document, en ce qui concerne les dettes actuellement en suspens. Pouvons-nous avoir davantage de détails sur la composition de ces dettes, et les bénéficiaires de tous ces prêts?

[*Text*]

Is it my understanding that all the debt is owed to either the Government of Canada or to the Canadian National Railways?

Mr. Pratte: Just a second, sir, and I will give you the answer.

Mr. Blenkarn: It is Note 4, Mr. Pratte, on page 19.

Mr. Pratte: It is either the Government of Canada or the CNR, sir.

Mr. Blenkarn: Could we have a breakdown on that? Under this bill we are also analysing the financial requirements of the Canadian National system. I suppose we could get it from Canadian National witnesses, but perhaps we could get it from you just as well. If we could have a breakdown of this debt, I think it would be rather valuable to us to understand what cost is involved in this airline system.

Mr. Vaughan: We will prepare a breakdown.

Mr. Blenkarn: Would you have in that breakdown an indication of interest rates? I see we have situations where it is 6.7 per cent and 7.2 per cent and so on. Could you show to whom that debt is due?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Blenkarn: Okay. This bill contemplates further debt borrowing from the Government of Canada. I presume that will be at current rates. Have you any indication what interest rate this airline could afford to pay for its money and still either break even or show a profit?

Mr. Pratte: I think the policy of the Government of Canada now is to charge us long-term rates for the money they are going to lend us. Is that correct, Mike?

Mr. Cochrane: Yes, that is correct.

Mr. Pratte: It could be in the area of 9 per cent.

• 1645

Mr. Cochrane: That is correct.

Mr. Pratte: And we may be able to do better elsewhere.

Mr. Blenkarn: Then is it your policy to borrow elsewhere? I notice that the year before you borrowed in Britain through a guaranteed system in order to get certain engines. Will it be your policy to go in the open market to borrow money?

Mr. Pratte: I do not know whether we could really go in the open market with the kind of capital structure we have at the present time, but if we could get money at a cheaper rate I would certainly favour that.

Mr. Blenkarn: What is the average effective interest rate of the present long-term debt?

Mr. Pratte: I do not understand.

Mr. Blenkarn: The average interest rate you are paying.

[*Interpretation*]

Si je comprends bien, la totalité de cette dette est due, soit au gouvernement du Canada, soit au CN?

M. Pratte: Un moment s'il vous plaît, je vais répondre à votre question.

M. Blenkarn: Il s'agit de la note 4, monsieur Pratte, à la page 19.

M. Pratte: Cette dette est due, soit au gouvernement du Canada, soit au CN.

M. Blenkarn: Pourriez-vous nous donner une ventilation de cette somme? Nous examinons également, dans ce bill, les besoins financiers du système du CN. Nous pourrions peut-être obtenir ces renseignements du représentant du CN, mais vous pouvez sans doute nous les donner tout aussi bien. Je pense qu'il serait très utile que vous nous donniez une ventilation de cette dette afin que nous ayons une idée très précise des coûts qui sont impliqués par le système aérien.

M. Vaughan: Nous allons vous préparer une ventilation.

M. Blenkarn: Pourriez-vous également indiquer, dans cette ventilation, les taux d'intérêt? Dans certains cas, il s'agit de 6.7 p. 100, et dans d'autres, de 7.2 p. 100, etc. Pouvez-vous me dire, également, à qui cette dette est due?

M. Pratte: Oui.

M. Blenkarn: Très bien. Ce bill prévoit également d'autres dettes qui seront contractées auprès du gouvernement du Canada. Je pense que cela se fera au taux actuel. Avez-vous une idée du taux d'intérêt que cette compagnie aérienne peut se permettre afin que cette opération soit rentable, même sans réaliser de bénéfice?

M. Pratte: La politique actuelle du gouvernement du Canada est de nous imposer des taux à long terme pour les sommes qu'il nous prête. Est-ce exact, Mike?

M. Cochrane: Oui.

M. Pratte: Ce taux doit être aux environs de 9 p. 100.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Pratte: Et nous pourrions peut-être faire mieux ailleurs.

M. Blenkarn: Votre politique prévoit-elle d'emprunter ailleurs? Je constate que l'année précédente, vous avez emprunté à l'Angleterre au moyen d'un système garanti, afin d'obtenir un certain moteur. Allez-vous adopter pour politique d'emprunter sur le marché libre?

M. Pratte: Je ne sais pas si nous pourrions le faire avec notre structure financière actuelle, mais si nous pouvons obtenir de l'argent à un taux réduit, je serais certainement en faveur de ces transactions.

M. Blenkarn: Quel est le taux d'intérêt réel moyen de cette dette à long terme?

M. Pratte: Je ne comprends pas.

M. Blenkarn: Le taux d'intérêt moyen que vous payez?

[*Texte*]

Mr. Pratte: The average interest rate . . .

Mr. Blenkarn: When you are preparing the schedule could you set that out in it?

Mr. Cochrane: We have it broken down by item, but it is not added up.

Mr. Blenkarn: A number of questions were asked by Mr. Schellenberger in connection with the Wardair matter. I notice on page 18 of the statement that you have a reserve of $2.7 million held in escrow in connection with the agreement. Questions have been raised by members in the House on second reading about whether this was a good deal for the airline. Would it be possible for you to supply us with Wardair's financial statements for the last five years?

Mr. Vaughan: Do you mean the last published statements?

Mr. Blenkarn: The statements that presumably Wardair produced as an airline prior to this transaction coming into effect.

Mr. Vaughan: Yes. They are public statements and I can get those for you. I guess you were not here, Mr. Blenkarn when I asked the indulgence of the Committee a while back because the Wardair matter is . . .

Mr. Blenkarn: I was here when Mr. Schellenberger asked you those questions.

Mr. Vaughan: . . . under appeal.

Mr. Blenkarn: I appreciate that and I appreciate the fact that there are two or three reasons people might question the transaction. One might be in terms of lessening competition but I think, dealing with the financial end of things, that we should be entitled to see what in fact you are buying. Whether it is in the public interest or not is another question. It is a question of what in fact you are buying in this transaction where you acquire an interest in Wardair.

Mr. Vaughan: All right, then, I will have to obtain the last five yearly published statements for you. I will do that.

Mr. Blenkarn: Could you at the same time give us an evaluation of the aircraft as of the date of this purchase? I am referring to the aircraft contained in the Wardair statement, the aircraft that Wardair presumably owned at the date of acquisition.

Mr. Pratte: In the statement the aircraft are shown at cost less depreciation. I do not think that . . .

Mr. Blenkarn: I realize that, but apparently there are several ways of calculating capital cost allowances with respect to aircraft. One is to take the maximum allowance under the Income Tax Act; the other is to presumably write the aircraft down on a straight line basis over its useful life. What I am really asking is what are the valuations of the aircraft, either from Air Canada's point of view or from the statement's point of view, if they do not coincide.

Mr. Vaughan: Would you let me look at that to see what I can do with it?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Le taux d'intérêt moyen . . .

M. Blenkarn: Lorsque vous me préparerez le document que je vous ai demandé, pourriez-vous y inscrire cela?

M. Cochrane: Nous avons ces chiffres, mais ventilés par poste; ils n'ont pas été additionnés.

M. Blenkarn: M. Schellenberger a posé un certain nombre de questions en ce qui concerne l'affaire Wardair. Je constate, à la page 18 de votre déclaration, que vous avez une réserve de 2.7 millions de dollars qui vous a été confiée en fiducie en ce qui concerne l'accord. Des députés ont posé des questions, à la Chambre, en deuxième lecture, pour savoir s'il s'agissait d'une bonne transaction pour la compagnie. Pourriez-vous nous donner les états financiers de Wardair pour les cinq dernières années?

Mr. Vaughan: Voulez-vous parler des derniers états publiés?

M. Blenkarn: Je veux parler des états financiers que Wardair a certainement publiés en tant que compagnie aérienne, avant l'entrée en vigueur de cette transaction.

M. Vaughan: Oui. Il s'agit d'états financiers publics et je pourrais vous les transmettre. Vous n'étiez sans doute pas là, monsieur Blenkarn, quand j'avais demandé l'indulgence du Comité en ce qui concerne l'affaire Wardair, car . . .

M. Blenkarn: J'étais présent lorsque M. Schellenberger vous a posé ces questions.

M. Vaughan: . . . cette affaire fait l'objet d'un appel.

M. Blenkarn: Je comprends, mais je comprends également que pour deux ou trois raisons, certaines personnes pourraient contester le bien-fondé de cette transaction. On pourrait dire, en effet, que cela vise à diminuer la concurrence, mais, puisque nous nous occupons de l'aboutissement financier de ces affaires, nous devrions avoir le droit d'être informés de ce que vous achetez. Que cela soit dans l'intérêt du public ou pas, c'est une autre question. Il s'agit de savoir, en fait, ce que vous achetez dans cette transaction par laquelle vous avez acquis des intérêts dans Wardair.

M. Vaughan: Très bien, je vous fournirai les rapports financiers des cinq dernières années.

M. Blenkarn: Pourriez-vous, en même temps, nous donner une évaluation de l'appareil, à partir de la date de l'achat? Je veux parler de l'appareil figurant dans le document de Wardair, cet appareil que Wardair soi-disant possédait à la date de l'acquisition.

M. Pratte: Dans le document, l'amortissement a été déduit du coût des appareils. Je ne pense pas . . .

M. Blenkarn: Je comprends, mais il y a sans doute plusieurs façons de calculer les indemnités de coût en capital pour chaque appareil. On peut prendre l'indemnité maximum, en vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu; on peut également considérer l'appareil sur une base d'amortissement constant pendant sa durée d'utilisation. Ce que je voudrais savoir, en fait, c'est l'évaluation de l'appareil, que cela soit du point de vue d'Air Canada ou de celui du document, s'ils ne coïncident pas.

M. Vaughan: Je vais examiner cette affaire.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: I would be very appreciative if you would.

Mr. Vaughan: All right. In my evidence before the CTC, which was quite extensive, I dealt with that matter under cross-examination by CP Air counsel, Mr. Hamilton, apparently to the satisfaction of the committee—Wardair, of course, is on the public board—and I informed the committee which is recorded in my evidence, that we had an evaluation done on the basis of that evaluation and this is how the negotiated deal was consumated. We awaited a decision for several months, and following that CP again appealed the decision under the National Transportation Act, which they have the right to do—I am not complaining—and that matter is now under consideration by the Governor in Council.

Mr. Blenkarn: I appreciate that they have reasons for opposing the transaction other than the questions we might, as a transport committee, raise. Those reasons might involve a lessening of competition. What I am more concerned about is the actual financial terms of the transaction as to the commitment of public money in this venture.

• 1650

Now can I go on to the question of aircraft? I notice in your statement, again on page 19, that the airline is presently leasing certain Lockheed 1011s. Could you give us the details of those lease arrangements and tell us why our national airline would lease aircraft from private individuals when presumably if they can make a profit leasing, we should be able to make a profit owning.

Mr. Pratte: I will explain to you the nature of the transaction and why this was done. As you all know, and unfortunately the situation is not improving, we have a big traffic peak in the summer as compared to the winter, therefore we need more capacity which means more airplanes in the summertime than we need in the wintertime. At one point we were approached by a syndicate in the United States who asked us whether we would be prepared to lease two 1011 airplanes for six months of the year, that is the summer period, while Eastern Airlines, which is one of the only carriers that peaks in the wintertime would be leasing those airplanes in the wintertime. So the airplanes, in effect, would be flying six months under Air Canada colours in the summer and six months under Eastern Airlines colours in the wintertime. The financial analysis we made showed that this was a good deal because it provided us with capacity at the time we needed it.

Mr. Blenkarn: But you are not in the business of leasing aircraft, then Mr. Pratte, as a method of financing?

Mr. Pratte: This was not done for the purpose of financing aircraft. We may very well do that. We may very well in the future lease airplanes as a method of financing because that could prove less expensive than borrowing money.

Mr. Blenkarn: You presumably have had some studies done on the question of leasing as opposed to buying. Could you table those studies with us?

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Je vous en saurai gré.

M. Vaughan: Très bien. Dans mon témoignage devant la CTC, lequel fut assez long, j'ai parlé de cette affaire alors que j'étais contre-interrogé par l'avocat de CP Air, M. Hamilton, à la satisfaction apparente du Comité. J'ai alors informé le Comité que nous avions fait faire une évaluation sur la base de cette évaluation et c'est ainsi que la transaction a été réglée. Nous avons attendu une décision pendant plusieurs mois, et par la suite, le CP a interjeté appel contre la décision, aux termes de la Loi nationale sur les transports. Il avait le droit de le faire, je ne m'en plains pas, et cette affaire est maintenant examinée par le gouverneur en conseil.

M. Blenkarn: Je suppose que cette compagnie a, pour s'opposer à la transaction, des raisons autres que celles que nous pourrions soulever, nous, les membres du Comité des transports. Parmi ces raisons, on pourrait sans doute citer la diminution de la concurrence. Ce qui me préoccupe davantage sont les conditions financières réelles de la transaction par rapport aux deniers publics engagés dans cette affaire.

Puis-je en venir maintenant à la question des appareils? Il est dit dans le document, à la page 19, que la compagnie louait actuellement des Lockheed 1011. Pourriez-vous nous donner des détails quant à ces baux et nous dire pourquoi notre compagnie aérienne devrait louer des appareils à des individus car il est évident que si ces individus font des bénéfices en louant des avions, nous pourrions également en faire en en possédant.

M. Pratte: Je vais vous expliquer la nature et l'objet de la transaction. Comme vous le savez, et malheureusement la situation ne s'améliore pas, notre trafic aérien, a atteint un record au cours de l'été dernier en comparaison de l'hiver; la capacité requise augmente donc, ce qui signifie qu'il nous faut davantage d'appareils en été qu'en hiver. Un syndicat des États-Unis nous a contactés pour nous demander si nous serions prêts à louer—deux Lockheed 1011 pendant six mois sur douze, c'est-à-dire pendant la période de l'été, alors que la compagnie Eastern Airlines, qui est l'une des seules dont le trafic atteint son record en hiver, louerait ces avions pendant cette époque. Ainsi, les appareils voleraient pendant les six mois d'été sous les couleurs d'Air Canada, et pendant les six mois d'hiver sous les couleurs d'Eastern Airlines. Nous avons fait une analyse financière et nous en avons déduit que c'était une bonne affaire car cela nous donnait la capacité requise au moment voulu.

M. Blenkarn: J'espère que vous ne vous occupez pas de location comme méthode de financement?

M. Pratte: Cela n'a pas été fait dans ce but. Mais nous pourrions très bien le faire. A l'avenir, nous pourrions très bien considérer la location d'appareils comme une méthode de financement car cela s'avère beaucoup moins onéreux que d'emprunter de l'argent.

M. Blenkarn: Vous avez certainement fait faire des études sur la question de la location en comparaison de l'achat. Pourriez-vous nous présenter ces études?

[*Texte*]

Mr. Pratte: No, I do not think I can table those studies but I think I could explain to you very briefly why it is that you may under certain circumstances even in Canada lease airplanes as a method of financing and make a better deal than if you were to borrow money and that all has to do with the depreciation that is allowed for tax purposes.

Mr. Blenkarn: Right.

Mr. Pratte: For tax purposes, if my memory serves me, you can depreciate an airplane at the rate of 40 per cent a year.

Mr. Blenkarn: Right.

Mr. Pratte: If you are in an institution that has a huge profit, and if they are empowered by law to do it, they can own an airplane, purchase the airplane, and they can benefit by the depreciation and use the depreciation to apply against their other income. In order to make the deal attractive, the lease attractive, to an aircraft operator, they pass on part of the benefit they get in that fashion through a reduced rent.

Mr. Blenkarn: I see.

Mr. Pratte: So the effective interest rate could under such circumstances be lower than what you would have to pay if you were to borrow the capital to purchase the aircraft.

Mr. Blenkarn: All right, I understand that. Now we are amortizing aircraft over 14 years and 16 years, presumably you have a study to indicate that is a fair life expectancy.

Mr. Pratte: We reviewed our depreciation policy last year and as a result of that we extended the life . . .

Mr. Blenkarn: I see in your statement you extended the 747.

Mr. Pratte: . . . of the 747 by two years because we found this was the practice followed by the great majority of the American carriers.

Mr. Blenkarn: Is there a separate life expectancy on each of the different planes that you purchase? For example, what is the life expectancy on a DC8 purchased new, assuming you could buy one these days.

Mr. Pratte: It is set early in the game and then it may or may not be adjusted as new developments come along or do not come along. In some cases when you have a big enough fleet, you set a terminal date so that a certain group of aircraft, irrespective of their time of acquistion, could very well be depreciated to zero or close to zero at the same time.

Mr. Blenkarn: I have another question, Mr. Chairman.

• 1655

You are in no fear that you are going to maximize a profit in the statement by extending the capital cost allowance beyond the realistic life expectancy of the aircraft.

Mr. Pratte: I do not believe in playing with depreciation for that purpose.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Non, mais je pourrais par contre vous expliquer, très brièvement, pourquoi, dans certaines circonstances, même au Canada, vous pouvez considérer la location d'appareils comme une méthode de financement et que cela soit bien plus avantageux pour vous que d'emprunter de l'argent. En fait, cela en revient à la question de l'amortissement autorisé sur le plan fiscal.

M. Blenkarn: C'est exact.

M. Pratte: En effet, si j'ai bonne mémoire, vous pouvez amortir un appareil au taux de 40 p. 100 par an.

M. Blenkarn: C'est juste.

M. Pratte: Si tel organisme réalise des bénéfices considérables et si la loi l'autorise à le faire, il peut posséder son propre appareil, l'acheter, bénéficier de l'amortissement et déduire ce dernier de ses autres revenus. Afin que la transaction ou la location soit plus alléchante, vis-à-vis de la société exploitatrice, cet organisme transmet une partie des bénéfices dans la réduction du taux de location.

M. Blenkarn: Je comprends.

M. Pratte: Ainsi, le taux d'intérêt réel peut, dans de telles circonstances, être inférieur à celui qui vous serait imposé si vous deviez emprunter l'argent nécessaire à l'achat d'un appareil.

M. Blenkarn: Très bien. Nous amortissons des appareils sur 14 et 16 ans, et vous avez sans doute fait faire des études indiquant qu'il s'agit d'une durée d'utilisation assez honnête.

M. Pratte: Nous avons réexaminé notre politique d'amortissement l'année dernière, ce qui nous a conduit à prolonger la durée . . .

M. Blenkarn: Je vois, dans votre déclaration, que vous avez prolongé celle des 747.

M. Pratte: . . .d'utilisation des 747 de deux ans car nous nous sommes rendu compte que c'est ce que faisaient généralement la majorité des transporteurs américains.

M. Blenkarn: Y a-t-il une durée d'utilisation différente pour chacun des appareils que vous achetez? Par exemple, quelle est la durée d'utilisation d'un DC-8 acheté neuf, que vous pourriez acheter à l'heure actuelle?

M. Pratte: Cela est fixé au début de la transaction et on peut ou non, adapter le nouvel appareil aux progrès qui auront pu être réalisés entre-temps. Dans certains cas, lorsque votre flotte aérienne est assez importante, vous fixer une date finale de sorte qu'une certaine catégorie d'appareils, quelle que soit la date de l'achat, peut se trouver amortie à zéro ou presque, en même temps.

M. Blenkarn: J'ai une autre question, monsieur le président.

Vous ne craignez pas de maximiser un profit dans le bilan en prolongeant les réserves pour frais d'immobilisation au delà d'une prévision réaliste de la durée de l'avion.

M. Pratte: Je ne crois pas au principe d'utiliser l'amortissement à cette fin.

[*Text*]

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

I would just at the outest like to ask Mr. Pratte a question. He referred to the fact of flying routes for other than commercial reasons. Does this apply to Air Canada? Do you fly some routes for other than commercial reasons and, if so, would it be proper to divulge what routes these are precisely?

Mr. Pratte: No, I would not say that at this point in time there are routes . . .

Mr. Mazankowski: You mentioned it and I did . . .

Mr. Pratte: Yes, I think I was giving an example of a social . . . I do not like the word . . .

Mr. Mazankowski: It does not necessarily apply to Air Canada though.

Mr. Pratte: It could very well apply. At one point in time for reasons of its own the government or . . .

Mr. Mazankowski: At the present time would you say there are any routes that you are flying for other than commercial reasons?

Mr. Pratte: No, there might be the odd one, but not to any substantial extent.

Mr. Mazankowski: That would substantiate your argument to the effect that you did not engage in any cost subsidizations. So I take it then every route that you fly at least recovers a variable cost. Is that correct?

Mr. Pratte: No, no, that is not what I mean. You know, every carrier has certain routes where they make money, others where they do not make enough money, but . . .

Mr. Mazankowski: Do they lose money?

Mr. Pratte: They lose money.

Mr. Mazankowski: They lose money on some routes.

Mr. Pratte: There is always a little bit of cost subsidization, otherwise if you did not have any degree of cost subsidization you would end up with the people who need transportation the most possibly paying the highest fare.

Mr. Mazankowski: Yes. It just seems to me one of the purposes of a national airline would be to equalize the opportunity of travel in an official manner across the country.

Mr. Pratte: That is right and we do that through our fare construction.

Mr. Mazankowski: I am surprised to hear you say that your profit will be down this year compared to last year, having regard to the fact that you, I believe, suggested you had an increase of about 30 per cent in the number of passengers you are handling this year over last year.

Mr. Pratte: The 30 per cent, if I may . . .

[*Interpretation*]

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazakowski: Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout d'abord poser une question à monsieur Pratte. Il a mentionné les parcours exploités pour des raisons autres que commercialse. Celles-ci s'appliquent-elles à Air Canada? Exploitez-vous des parcours pour des raisons autres que commerciales et, dans l'affirmative, pourriez-vous révéler quels sont ces parcours?

M. Pratte: Non, je ne dirai pas que nous avons actuellement des parcours . . .

M. Mazankowski: Vous en avez parlé et j'ai . . .

M. Pratte: Oui, je pense que j'ai donné un exemple de la nature sociale—je n'aime pas le mot . . .

M. Mazankoswki: Ceci n'est pas nécessairement vrai pour Air Canada, toutefois.

M. Pratte: Cela pourrait très bien être vrai. A certaines époques, pour des raisons qui lui étaient propres, le gouvernement ou . . .

M. Mazankowski: diriez-vous actuellement que certains parcours sont exploités pour des raisons autres que commerciales?

M. Pratte: Non, cela pourrait exister, mais pas à un niveau important.

M. Mazankowski: Ce qui confirmerait votre affirmation que vous ne subventionnez aucuns frais. J'en conclus donc que chaque parcours exploité recouvre au moins un élément variable de coût. Est-ce exact?

M. Pratte: Non, non, ce n'est pas ce que je veux dire. Vous savez, chaque transporteur a des parcours qui sont rentables et d'autres où les revenus sont insuffisants, mais . . .

M. Mazankowski: Perd-il de lárgent?

M. Pratte: Il perd de l'argent.

M. Mazankowski: Il perd de l'argent avec certains parcours.

M. Pratte: Il y a toujours un certain élément de subvention des coûts, sans quoi vous vous retrouveriez avec un système où les gens qui ont le plus besoin de transport paieraient les tarifs les plus élevés.

M. Mazankowski: Oui. Il me semble que l'un des objectifs d'une compagnie aérienne nationale serait d'accorder à tous les mêmes possibilités de se déplacer dans le pays.

M. Pratte: C'est exact. Et nous le faisons grâce à notre barême de prix.

M. Mazankowski: Je suis étonné, lorsque vous dites que vos profits seront inférieurs cette année à ceux de l'année dernière, compte tenu du fait que vous avez tantôt parlé, je crois, d'une augmentation d'environ 30 p. 100 du nombre de passagers transportés cette année par rapport à l'année dernière.

M. Pratte: Ces 30 p. 100, si vous le permettez . . .

[*Texte*] • 1700

Mr. Mazankowski: The 29 or 30 per cent . . .

Mr. Pratte: . . . referred to the month of August, but over the year I suppose the increase in traffic will be something like 22 or 23 per cent.

Mr. Mazankowski: The eight-month totals that you referred to in one of the Air Canada publications indicated that there was an increase of 29 per cent, so I took that as . . .

Mr. Pratte: You know, it is disappointing to me, but I think it is easily explained. The last fare increase that we had domestically, and as was pointed out a little earlier, this is the bulk of our business, dates back to March 1971. In October 1972 we reduced many of our fares and introduced some excursion fares across Canada. So our yield per passenger mile since March 1971 has reduced substantially. While this was going on, inflation was facing us and certainly our costs have been steadily going up on account of inflation. For instance, in 1973 we expect that inflation alone will bring about an increase in costs of something like 9 per cent; and for 1972 over 1971 I think it is something in the area of 6 per cent, if I am not mistaken. So if you take only 9 per cent of our expenditures that you have to offset to increase traffic or improve productivity—and when I refer to improved productivity it is really improved productivity of people because there is no longer any big technological change that will improve the productivity of the equipment. So this is why we are sqeezed between a fare structure on the one hand that was designed to encourage people to travel within Canada and increased costs.

Mr. Mazankowski: However, your load factor has increased alarmingly, particularly in the months of July and August, when it reached close to 80 per cent in July and over 80 per cent in August, I believe.

Mr. Pratte: That is definitely too high.

Mr. Mazankowski: What is your load factor averaging out at for the current year?

Mr. Pratte: It was around 65 per cent.

Mr. Mazankowski: Relatively the same as it was last year.

Mr. Pratte: Yes, about the same, perhaps a point or two higher.

Mr. Mazankowski: How does this compare with the American airlines?

Mr. Pratte: Oh, much higher. The American airlines would have something I suppose like 52 per cent or 54 per cent on the average.

Mr. Mazankowski: You pointed out this morning, Mr. Pratte, that the operating costs of Air Canada are significantly higher than comparative air lines in the United States. Could you elaborate on that, and also document any evidence to that effect? And in what areas are the operating costs higher?

Mr. Pratte: I do not know whether I can give you all the details you want but I will try to substantiate what I have said. To compare Air Canada with United States carriers, our operating expenses for available ton-mile for the year 1972 were 25.88 cents and in the case of Eastern Air Lines it was 28.39 cents, United Air Lines 24.38 cents, American Air Lines 21.86 cents, Delta 23.43 cents, and CP Air 26.67 cents.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Les 29 ou 30 p. 100 . . .

M. Pratte: . . . étaient au mois d'août, mais je crois que l'augmentation annuelle du tarif atteindra probablement 22 ou 23 p. 100.

M. Mazankowski: Les statistiques sur 8 mois qui sont mentionnées dans une des publications d'Air Canada indiquaient que l'augmentation était de 29 p. 100; j'en ai donc conclu que . . .

M. Pratte: Vous savez, cela me déçoit, mais je crois que l'on peut facilement l'expliquer. La dernière augmentation de tarif qui a eu lieu pour le trafic intérieur, ainsi qu'on l'a souligné plus tôt, ce qui correspond à la majeure partie de notre trafic, a été effectuée en mars 1971. En octobre 1972 nous avons réduit beaucoup de nos tarifs et avons inauguré certains tarifs d'excursion dans l'ensemble du Canada. Par conséquent, le rendement par mille-passager a considérablement diminué depuis mars 1971. Pendant ce temps, l'inflation s'est poursuivie et certains frais ont continuellement augmenté. Par exemple, nous prévoyons que l'inflation à elle seule entraînera en 1973 une augmentation d'environ 9 p. 100 des frais; Je crois que l'augmentation enregistrée en 1972 par rapport à 1971 était d'environ 6 p. 100. Donc, si seulement 9 p. 100 de nos dépenses doivent être compensées par une augmentation du trafic ou une amélioration de la productivité, et lorsque je parle d'amélioration de la productivité, il s'agit au fond d'améliorer la productivité des gens, car il n'y a plus des grands changements technologiques qui pourront améliorer la productivité du matériel, nous sommes par conséquent coïncés entre d'une part, une échelle de tarif conçue pour encourager les gens à voyager au Canada et, d'autre part, des frais supérieurs.

M. Mazankowski: Cependant votre coefficient d'utilisation s'est accru de façon alarmante depuis le mois de juillet et ayant atteint près de 80 p. 100 en juillet et plus de 80 p. 100 au mois d'août.

M. Pratte: C'est effectivement trop élevé.

M. Mazankowski: Quelle est la moyenne annuelle de votre coefficient d'utilisation?

M. Pratte: Environ 65 p. 100

M. Mazankowski: A peu près le même que l'an dernier.

M. Pratte: Effectivement ou 1 ou 2 p. 100 de plus.

M. Mazankowski: Comment ces chiffres se comportent-ils avec ceux des compagnies américaines?

M. Pratte: Les nôtres sont de loin supérieurs. En effet leur coefficient moyen d'utilisation est vraisemblablement de 52 à 54 p. 100

M. Mazankowski: Vous avez dit ce matin que les frais d'exportation d'Air-Canada sont sensiblement supérieurs à ceux des sociétés américaines. Pourriez-vous nous donner de plus en plus de détails à ce sujet, en nous disant naturellement dans quel domaine particulier ces frais sont supérieurs?

M. Pratte: Je ne sais pas si je pourrais vous donner tous ces détails mais je vais essayer de faire de mon mieux. Nos frais d'exploitation exprimés par tonne mille pour l'exercice 1972 étaient de 25 à 88c. alors qu'ils étaient de 28.39 pour *Eastern Air Lines*, dont 24.38 pour *United Air Lines*, de 21.86 pour *American Air Lines*, de 23.47 pour Delta et de 26.67 pour *CP Air*.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Not significantly higher.

Mr. Pratte: A little bit higher. For instance, Pan American is much lower at 20.78 cents, and I suppose that has to do with the fact they have a very, very long haul type of operation.

Mr. Mazankowski: Would you not agree that Air Canada has a number of inherent built-in advantages as you pointed out, a much higher load factor and I believe, generally, wages in Canada would be probably lower than they are in the United States. Probably you have longer hauls, which I presume would make your productivity or efficiency factor better than on short hauls. I am a service station operator and it seems to me that it does not cost much more to fill a customer's tank with gas than it does to put in $2. worth and I am sort of projecting that theory in the airline. Perhaps it is not accurate but it seems to me this is a plus factor.

Mr. Pratte: Our stage length is not the lowest but relatively low compared to the airlines that I have just mentioned. For instance, our stage length is practically 50 per cent of that of CPA.

Mr. Mazankowski: What do you mean by stage length?

Mr. Pratte: The average length of the haul.

Mr. Mazankowski: And what is your stage length?

Mr. Pratte: I think ours is about 551 or 565 miles, which is not the lowest but one of the lowest in the industry. Pan Am would be something like a thousand miles and I think CPA is around 1050 or 1150.

Mr. Mazankowski: But you have other plus factors. I think the cost of servicing your debt is perhaps lower than comparable airlines. I look at Pacific Western here who are paying 12, 13 and 14 per cent mortgages and yours is relatively less than that. I think you have a certain nationalistic feeling toward Air Canada, which promotes a preference on the part of the bulk of the Canadian people to travel by Air Canada because in fact they are shareholders and I think by virtue of the fact that you have a literal monopoly in the transcontinental service. There is really no competition in the transcontinental service unless one refers to Vancouver and Montreal as being transcontinental. It seems to me that with all these plus factors the airline should be doing considerably better in terms of achieving a profit.

Mr. Pratte: Maybe we should be doing better. I think we are . . .

• 1705

Mr. Mazankowski: It is not meant as a criticism, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: No, no.

Mr. Mazankowski: It is simply from the standpoint that I think all of us in this Committee are dedicated to seeing Air Canada work and seeing it become a better airline than it is.

Mr. Pratte: We are certainly trying to make it work and we are working very hard to try to make it better.

I want to go back to one of your remarks. You said that wages were lower here than they were in the United States. I think, generally speaking, I have to agree with that, but we also have some expenses that the American carriers do not have, and some of our expenses are much higher. Landing fees, taxes to governments and what they call users fees are much higher here than they are in the

[*Interpretation*]

M. Mazandowski: Dont ils ne sont pas sensiblement supérieurs.

M. Pratte: Un petit peu seulement. Ainsi la *Pan American* est fort en-dessus de nous avec 20.78, ces raisons en étant qu'ils ont principalement des longs courriers.

M. Mazankowski: Ne pensez-vous pas qu'Air-Canada dispose de certains avantages tels un coefficient d'utilisation sensiblement supérieur et d'autre part des salaires inférieurs à ceux des États-Unis. Les vols également sont vraisemblablement plus longs, ce qui améliore également votre rentabilité. Ainsi pour prendre un exemple plus près de chez nous, il ne coûte pas plus cher à une station de service de remplir le réservoir d'essence d'une voiture que de ne vendre que pour $2 d'essence. Ceci me paraît un facteur positif.

M. Pratte: La distance moyenne de nos vols est relativement basse par rapport aux compagnies auxquelles je viens de faire allusion. Ainsi la longueur de nos vols est pratiquement la moitié de celle de CPA.

M. Mazankowski: Qu'entendez-vous au juste par là?

M. Pratte: La distance moyenne de vol.

M. Mazankowski: Quelle est-elle cette distance?

M. Pratte: Chez nous elle est de 551 ou 565 milles ce qui est une des plus basses du secteur. Cette distance est de 1,000 milles pour *Pan American* et de 1,050 ou 1,150 pour CPA.

M. Mazankowski: Mais vous avez d'autres facteurs. Je pense que le loyer de votre dette est inférieur à ceux payés par d'autres compagnies aériennes. Ainsi la *Pacific Western* paie des intérêts de 12,13, et 14 p. 100 alors que les vôtres sont inférieurs. Il me semble que vous avez une espèce d'attitude nationaliste à l'égard d'Air Canada qui fait que la majorité des Canadiens préfèrent emprunter Air Canada en tant qu'actionnaires de la société et peut-être aussi du fait que vous détenez un monopole sur les vols transatlantiques. Il n'y a effectivement pas de concurrence sur le service transcontinental à moins d'inclure le vol Vancouver et Montréal dans cette catégorie. Étant donné tous ces avantages, il me semble qu'Air Canada devrait pouvoir réaliser des bénéfices bien plus importants.

M. Pratte: Nous devrions peut-être faire mieux. Je pense que . . .

M. Mazankowski: Il n'entre pas dans mes propos de vous critiquer, monsieur Pratte.

M. Pratte: Je comprends.

M. Mazankowski: Je crois simplement exprimer le point de vue de tous les membres du Comité qui tiennent à ce que Air Canada fonctionne bien et améliore encore ses performances.

M. Pratte: De notre Côté nous faisons de notre mieux pour améliorer notre fonctionnement.

Je voudrais maintenant revenir à une de vos remarques. Vous avez dit notamment que les salaires canadiens étaient inférieurs à ceux des États-Unis. C'est vrai dans l'ensemble mais, par contre, certains de nos frais sont sensiblement supérieurs à ceux des compagnies américaines. Ainsi les frais d'atterrissage, les taxes perçues par les gouvernements et les redevances d'utilisateurs sont sensi-

[*Texte*]

United States. Fuel is much higher here than it is in the United States. The weather adds quite a bit to our expenditures, directly and indirectly. If you operate out of Miami, for instance—I am not trying to excuse what you may see as . . .

Mr. Mazankowski: You have a perfect right to.

Mr. Pratte: I am not trying to excuse that, but certainly if you operate ouf of Miami you do not need to have the kind of maintenance facilities and hangars that we have to have to operate out of Winnipeg, out of Montreal or out of St. John's Newfoundland.

Mr. Mazankowski: What about sales and promotion? I have had the opportunity of picking 10 airlines at random and comparing them with Air Canada and it appears to me that in relation to other airlines, particularly American airlines, that are operating in a much more highly competitive industry, Air Canada is spending roughly $10.40 per passenger ticket on sales and promotion; Delta Airlines is spending $4.15; Northwest Airlines is spending $7.60; National, $7.20; American Airlines, $7,00; Continental, $6.50, Braniff, $2.20; I could go on down the line. I do not have the figures for CP.

Mr. Pratte: I can give them to you for CP.

Mr. Mazankowski: CP is trying to get into the market. What sort of . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I would like to hear them, because it seems to me that . . .

Mr. Pratte: According to my figures, sales and promotion in the case of CP would be $5.45 compared to $4.08 for ourselves.

Mr. Mazankowski: I do not know how you figure that out, Mr. Pratte. In 1972, according to your statement, you handled eight million passengers and you spent $84 million, I believe . . .

Mr. Pratte: I am sorry, the figures I quoted were the available ton/mile, not per passenger.

Mr. Mazankowski: I am talking about per passenger. You hauled eight million passengers in 1972 and spent $84 million on sales and promotion, which is roughly $10.40 per passenger ticket.

Mr. Mackasey: Was that promotion part of your general operation?

Mr. Pratte: I think the way it is usually calculated, according to the report, is either per available ton/mile or per dollar of operating revenue. In the case of advertising and publicity, for instance, we spent less than the U.S. carrier.

Mr. Mazankowski: Perhaps, Mr. Chairman, I might assist you.

Mr. Pratte: No "perhaps".

Mr. Mazankowski: If I might assist you. Perhaps Mr. Pratte could give us a breakdown of that $84 million for sales and promotion.

[*Interprétation*]

blement supérieures aux montants américains. En outre, le carburant est beaucoup plus coûteux chez nous qu'aux États-Unis. De plus les facteurs météorologiques augmentent nos frais d'exploitation de façon directe et indirecte. Ainsi une compagnie établie à Miami par exemple, et je ne cherche pas ici à m'excuser . . .

M. Mazankowski: Vous avez parfaitement le droit de le faire.

M. Pratte: Une société basée à Miami n'a pas besoin des hangars et des installations d'entretien qui sont indispensables à Winnipeg, Montréal ou St. Jean, Terre-Neuve.

M. Mazankowski: Qu'en est-il des ventes et de la promotion? J'ai choisi au hasard un échantillonnage de 10 compagnies de transport aérien ce qui donne la comparaison suivante: Air Canada dépense *grosso modo* $10.40 sur chaque billet d'avion pour les frais de ventes et de promotion; Delta Airlines en dépense $4.15; Northwest Airlines $7.60; National $7.20; American Airlines $7; Continental $6.50; Braniff $2.20. Je n'ai pas ici les chiffres pour le Canadien Pacifique.

M. Pratte: Je puis vous les donner.

M. Mazankowski: Le Canadien Pacifique cherche à se tailler une place sur le marché.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'aimerais voir ces chiffres car je crois que . . .

M. Pratte: D'après les chiffres dont je dispose, les frais de ventes et de promotion du Canadien Pacifique seraient de $5.45 contre $4.08 pour Air Canada.

M. Mazankowski: Je ne sais pas comment vous obtenez ces chiffres, monsieur Pratte. En 1972, d'après votre propre déclaration, vous avez transporté 8 millions de passagers et dépensé 84 millions de dollars, je crois . . .

M. Pratte: Je m'excuse mais ces chiffres se rapportent au coefficient tonne/mille disponible et non pas par passager.

M. Mazankowski: Moi je parle justement du chiffre par passager. Vous avez transporté huit millions de passagers en 1972 et dépensé 84 millions de dollars pour les ventes et la promotion, ce qui donne $10.40 par ticket.

M. Mackasey: Est-ce que vous frais de promotion sont imputés à vos frais généraux d'exploitation?

M. Pratte: On calcule normalement d'après le coefficient tonne/mille disponible ou par dollar de revenu d'exploitation. En ce qui concerne la publicité, par exemple, nous dépensons moins que les compagnies américaines.

M. Mazankowski: Je pourrais peut-être vous aider, monsieur le président.

M. Pratte: Il n'y a pas de peut-être.

M. Mazankowski: Si vous permettez que je vous aide. M. Pratte pourrait nous donner la ventilation de ces 84 millions de dollars imputés aux ventes et à la promotion.

[*Text*]

Mr. Pratte: You are looking at the figure of $84 million and something?

Mr. Mazankowski: Yes. It is on page 15.

The Chairman: I would like Mr. Mazankowski to look at the clock too.

• 1710

Mr. Pratte: I will provide you with the information.

Mr. Mazankowski: Is my time up, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, four minutes ago.

Mr. Rose: Are we waiting for a reply from Mr. Pratte?

The Chairman: They seem to have it here right now, Mr. Rose. You are the next questioner.

Mr. Pratte: Rather than take the time of the Committee, I will give the answer to you later.

The Chairman: All right, Mr. Rose. They will look for the answer to Mr. Mazankowski's question.

Mr. Rose: Yes, I am tantalized by the line he is taking even though I am a friend of Air Canada.

Mr. Pratte, I have been in some of the large fields in the United States such as McCord, Kennedy and others, and I see that each of the airlines has its own terminal. That is not the case in Canada. They are put up by public expense, are they not?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Rose: So that is one built-in advantage you have.

Mr. Pratte: Oh, no, because we are paying charges.

Mr. Rose: You are paying charges instead.

Mr. Pratte: We are paying charges so in effect there is no advantage.

Mr. Rose: You are saying that they have to build terminals, their landing fees are much less and the fuel may be much less so, therefore, it is a saw-off. Do you actually feel you are disadvantaged?

Mr. Pratte: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: The last study I have seen which admittedly is a couple of years old would indicate that basically the totality of charges borne by Canadian airlines in Canada, not just Air Canada, is heavier per unit than in the United States. This includes rental for space in terminal buildings, terminal charges whenever you park at a gate, landing fees, very heavy provincial fuel taxes that we pay, transit charges and a whole series of payments to government.

Mr. Rose: Would you have any idea by what percentage are you disadvantaged?

Mr. Baldwin: No.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Vous parlez du montant de 84 millions de dollars?

M. Mazankowski: Oui. Il figure à la page 15.

Le président: Il serait bon, monsieur Mazankowski, que vous jetiez un coup d'œil à l'horloge.

M. Pratte: Je vous donnerai les renseignements.

M. Mazankowski: Mon temps est-il écouté, monsieur le président?

Le président: Oui, depuis 4 minutes.

M. Rose: Attendons-nous la réponse de M. Pratte?

Le président: Elle nous sera donnée, monsieur Rose. Vous êtes le prochain orateur.

M. Pratte: Plutôt que de vous faire perdre votre temps maintenant, je vous donnerai la réponse plus tard.

Le président: Très bien, monsieur Rose. On cherche la réponse à la question de M. Mazankowski.

M. Rose: Très bien, car, tout en étant un ami d'Air Canada, j'attends avec impatience la réponse qui sera donnée.

Monsieur Pratte, j'ai utilisé certains des grands aéroports américains, tels que McCord et Kennedy, et j'ai pu voir que chacune des lignes aériennes dispose de sa propre aérogare. Ce n'est pas le cas chez nous. Il me semble que ces aérogares sont construites avec les deniers publics, n'est-ce pas?

M. Pratte: C'est juste.

M. Rose: C'est donc pour vous un avantage évident.

M. Pratte: Non, car nous payons des frais.

M. Rose: Vous payez des frais?

M. Pratte: Oui, ce qui fait que nous n'avons pas d'avantage.

M. Rose: Vous affirmez qu'ils doivent construire leurs aérogares, que leurs droits d'atterrisages sont moins élevés et que leur carburant peut être moins élevé; il y a donc là une différence. Pensez-vous que vous soyez désavantagés?

M. Pratte: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: La dernière enquête dont je dispose à ce sujet, qui est cependant vieille de deux ou trois ans, semble indiquer que l'ensemble des charges supportées par les sociétés aériennes canadiennes, et pas seulement Air Canada, est plus important chez nous qu'aux États-Unis. Ceci comprend des frais de location dans les aérogares, des frais de stationnement des appareils, des droits d'atterrissage, des taxes provinciales très élevées sur le combustible, des frais de transit, ainsi que toute une série de paiements à effectuer au gouvernement.

M. Rose: Pouvez-vous évaluer ce désavantage par un pourcentage?

M. Baldwin: Non.

[*Texte*]

Mr. Rose: Would 25 per cent be a ballpark figure?

Mr. Baldwin: I would think probably that is a reasonable estimate but I am going out on a limb if I say that.

Mr. Rose: You talked about the stage length, a new term to me as it was to Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: No, it was not.

Mr. Rose: Oh, it was for our edification that you asked the explanation. I am very pleased you did that.

You apparently have almost a two-to-one disadvantage in terms of Canadian Pacific. Does that mean you are forced to carry routes that you would prefer to abandon, but that it is part of your service, or could we read into it that like some private cable companies in the television stealing business, CPA is actually able to skim more than you? In other words, they are able to look after the more lucrative markets and therefore, have a built-in advantage over you in terms of their statistics. I am not talking about their over-all business.

Mr. Pratte: I think I have to say that certainly the transcontinental market is the most lucrative route in Canada for the simple reason that it is long haul. The economics of the airline business today is that on the long haul you can make money and on the short haul it is much more difficult simply because of the fact that whatever the length of the haul you have a certain amount of cost that is more or less fixed which you have to absorb over either a short distance or a long distance.

Mr. Rose: Right. I find that a little difficult to reconcile with the apparent recent affluence of some of the regional carriers who have admittedly short hauls.

Mr. Pratte: Some of them have short hauls, others have longer hauls. I would not say that Toronto-Winnipeg is a fairly short haul, for instance.

Mr. Rose: Another thing I find difficult to reconcile was your reply given to Mr. Mackasey, I believe, saying that a number of the Farren report recommendations have been implemented. Others apparently are to follow: some are bargaining items, some are grievance items. The date of the Farren report is somewhere around June, 1973.

Mr. Pratte: 1972.

Mr. Rose: June 1972. That makes it even worse and yet this thing from CALEA is dated November 19. My difficulty in reconciliation here is that if a number of these issues had been resolved or at least were on their way to being resolved, I see no motivation for CALEA to put in such a detailed brief on this same subject.

• 1715

Mr. Pratte: I understand your confusion. I am confused too, sir, and I would not want to say anything that should be misinterpreted by the union and could make our negotiations with them more difficult than they have to be.

Mr. Rose: This report from CALEA and my own observations indicate, especially among the western crews, that there is certainly some concern in terms of their future. I spoke of the fact that the crews are not originating in Vancouver. At least, in terms of your projections for 1974, there is no increase there compared to central Canada.

[*Interprétation*]

M. Rose: Pourrait-on chiffre cela à 25 p. 100?

M. Baldwin: C'est probablement une évaluation raisonnable mais je ne puis absolument pas la confirmer.

M. Rose: Vous avez parlé de longueur de scène, ce qui était pour moi une expression aussi nouvelle que pour M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Pas pour moi.

M. Rose: C'était donc pour notre information que vous avez demandé une explication? Je suis très heureux que vous l'ayez fait.

Vous avez apparemment un désavantage du simple au double par rapport au CP. Ceci signifie-t-il que vous devez conserver des routes que vous préféreriez abandonner ou pouvons-nous considérer que, comme dans le cas de certaines sociétés de télédiffusion par câble, qui s'occupent de vol de télévision, le CP peut réaliser plus de profits que vous? En d'autres termes, ils peuvent s'occuper des marchés les plus intéressants, ce qui leur donne un avantage naturel dans leurs résultats. Je ne parle pas ici de l'ensemble de leurs activités.

M. Pratte: Je suis obligé de reconnaître que le marché transcontinental est certainement le plus intéressant, sur le plan de la rentabilité, pour la simple raison qu'il s'agit de longs trajets. La structure économique des voyages aériens est telle, aujourd'hui, qu'il est plus facile de faire des bénéfices sur les longs trajets que sur les courts car, quelle que soit la longueur du trajet, il y a certains frais plus ou moins stables, qu'il faut absorber dans les deux cas.

M. Rose: Très bien. J'ai cependant quelque mal à accepter cette affirmation, du fait du nombre apparemment assez important de transporteurs régionaux dont ces itinétaires s'étendent sur de petites distances.

M. Pratte: Certains d'entre eux ont des petits trajets, d'autres des plus longs. Je ne puis affirmer, par exemple que Toronto-Winnipeg soit un court trajet.

M. Rose: J'ai également quelque mal à accepter la réponse que vous avez donnée à M. Mackasey, je crois; en effet, vous lui avez dit qu'un certain nombre des recommandations du rapport Farren ont été appliquées. Les autres devraient apparemment l'être plus tard, comme celles qui concernent la négociation, ou les griefs. Le rapport Farren date, environ, de juin 1973.

M. Pratte: 1972.

M. Rose: De juin 1972. C'est encore pire; cependant, ce document de «*Calea*» est datée du 19 novembre. Dont, si un certain nombre de ces problèmes ont été résolus, ou étaient sur le point de l'être, je ne vois pas pourquoi cette association a produit un mémoire aussi détaillé sur le même sujet?

M. Pratte: Je comprends que vous trouviez cette question confuse. Je la trouve confuse moi-même et je ne voudrais rien dire qui puisse être mal interprété par le syndicat et puisse rendre plus difficiles que nécessaire nos négociations.

M. Rose: Ce rapport de la CALEA et ce que j'ai pu observer prouvent, que les équipages, surtout ceux de l'Ouest, s'inquiètent certainement de leur avenir. J'ai parlé du fait que les équipages ne sont pas basées à Vancouver. Au moins, pour ce qui est de vos projections pour 1974, il n'y a pas là-bas d'accroissement comparé au Canada central.

[*Text*]

Other concerns are what may be Air Canada's plans in terms of the western-based crews for the bilingual requirements of a national airline. Could I ask you whether or not your plans in Air Canada go beyond the civil service resolution in the House of Commons, at least how the implementation of the bilingual requirements, the needs of our country—let us put it more positively—compare in Air Canada's service and its plans, compared to the resolution in the House of Commons as the bilingualism applies to the civil service?

Mr. Pratte: I would like to give you part of the answer and then maybe my bilingual expert, who happens to be unilingual, Mr. Vaughan, could give you the other part of the answer.

My approach to bilingualism in Air Canada is quite unrelated. That is a personal view and that is the way I have discussed it with employee groups that I have met and with union leaders whenever I have had the opportunity to meet them. It is quite unrelated to the Official Languages Act. To me language, first of all, is only a matter of communication, and second, it is only in Air Canada a matter of good commercial sense. I ususally use as an example that it would be sheer folly on the part of Air Canada to post in Germany someone that either does not know or is not prepared to learn German, because he will not be able to answer the telephone, he will not be able to sell the tickets, he will not be able to do a good job. Similarly, I think it would be sheer folly to appoint as a sales manager in Vancouver someone that does not speak a word of English.

Mr. Rose: Could we confine it for the moment to the flight crews, the flight attendants, because that is where the greatest concern seems to lie.

Mr. Poulin: He can answer the question to his own choosing. He is giving an explanation; he should be permitted to answer. You can ask another question . . .

Mr. Rose: My question, could I . . .

The Chairman: Order, gentlemen, order.

Mr. Rose: Could I clarify my own question there?

Mr. Pratte: I am sorry if I misunderstood your question, sir.

Mr. Rose: I am really concerned mainly about the flight crews and what plans you might have for them. You say your policy is completely unrelated to the bilingual resolution in the civil service.

Mr. Pratte: I would not say it is completely unrelated, but I would say . . .

Mr. Rose: I thought that is what you said.

Mr. Pratte: Let us suppose there is no act. I would do exactly the same thing because I think it makes good sense. It is commercially good to do what we are doing. What we are doing, we are doing in concert with the unions. We have established with the IAM, for instance, certain bilingual requirements at certain stations and we have come to some understanding. I believe that we are making quite a bit of progress in the company in trying to take away the emotion of this bilingual problem. If we can only succeed in doing that, I think we will have achieved a great deal. We have had some people headed by Mr. Vaughan visiting some of our stations meeting with the

[*Interpretation*]

D'autres inquiétudes résident dans les projets d'Air Canada quant aux équipages basées dans l'Ouest à propos des exigences d'une compagnie aérienne nationale en matière de bilinguisme. Puis-je vous demander si vos projets à Air Canada dépassent la résolution concernant la fonction publique adoptée par la Chambre des communes, au moins comment l'application des exigences de bilinguisme, les besoins de notre pays—soyons plus positifs—se comparent entre le service et les projets d'Air Canada d'une part et la résolution adoptée par la Chambre des communes au sujet de l'application du bilinguisme à la Fonction publique?

M. Pratte: Je voudrais vous donner une partie de la réponse et peut-être que mon expert en bilinguisme qui se trouve être unilingue, M. Vaughan, pourrait vous donner l'autre partie de la réponse.

Ma conception du bilinguisme pour Air Canada n'a aucun rapport. C'est un point de vue personnel et c'est de cette façon que j'en ai discuté avec les groupes d'employés que j'ai rencontrés et les chefs syndicaux que j'ai eu l'occasion de voir. Cela n'a rien à voir avec la Loi sur les langues officielles. A mon avis, la langue est tout d'abord une question de communication, et ensuite, pour Air Canada, il s'agit tout simplement d'avoir le sens des affaires. Je prends souvent l'exemple selon lequel il serait tout simplement ridicule de la part d'Air Canada de nommer en Allemagne quelqu'un qui ne connaît ni n'est disposé à apprendre l'allemand, car il ne pourra pas répondre au téléphone, il ne pourra pas vendre de billets, et il sera donc ni capable de faire du bon travail. De même, je pense qu'il serait stupide de nommer à Vancouver un directeur des ventes qui ne parle pas un mot d'anglais.

M. Rose: Pourrions-nous pour l'instant nous limiter aux équipages volants, car c'est là que semble le problème le plus important.

M. Poulin: Il peut répondre à la question comme il l'entend. Il donne une explication; il devrait avoir l'autorisation de répondre. Vous pouvez poser une autre question . . .

M. Rose: Ma question, pourrais-je . . .

Le président: A l'ordre messieurs.

M. Rose: Puis-je clarifier ma propre question?

M. Pratte: Je suis désolé si j'ai mal compris votre question, monsieur.

M. Rose: Au fait, ce qui me préoccupe surtout, ce sont les équipages et les projets que vous pourriez avoir à leur égard. Vous dites que votre politique n'a rien à voir avec la résolution sur le bilinguisme à la Fonction publique.

M. Pratte: Je ne dirai pas que cela n'a rien à voir, mais . . .

M. Rose: Je pensais que c'était ce que vous aviez dit.

M. Pratte: Supposons qu'il n'y ait pas de loi. Je ferais exactement la même chose car je pense que c'est une question de bon sens. Il est commercialement bon pour nous de faire ce que nous faisons. Ce que nous faisons, nous le faisons de concert avec les syndicats. Nous avons établi avec le IAM par exemple certaines exigences de bilinguisme à certains postes et nous en sommes arrivés à des ententes. Je crois que notre société fait pas mal de progrès en essayant de ne pas mettre de sentiments dans ce problème bilingue. Si nous pouvions seulement réussir en cela, je pense que nous aurons atteint un résultat très important. Nous avons eu un groupe dirigé par M. Vaughan

[*Texte*]

union representatives, meeting with the employees, and having sessions with them that last from four to six hours. They include union representatives as well as managers. It is to prove to the satisfaction of the employees that nobody is going to be hurt, that what we want to do is what is good for the airline, and they are going to be protected. I firmly believe that we have to do that because we have to be fair. I have not yet appointed someone on the basis of racial origin. I do not intend to do it. I am sure nobody in the airline would want to do it.

• 1720

On the other hand, in some cases language proficiency comes into that qualification. This is what we are trying to work out with the unions, where applicable, to try to determine the degree of bilingualism that is required to serve our customers in the best possible way.

Mr. Rose: I have no quarrel with that. I think some of us will be reassured.

What would lower my emotional level is if I did not have to see "Young Winston" ten times in a row because you do not have a translation on the 747. It is a minor point for a commuter.

The Chairman: Very minor.

Mr. Rose: He was a prominent Conservative at one time.

What is the relationship between Air Canada and CARA? Are the various services put out to open tender? I notice that Air Canada has been associated quite closely with CARA certainly for the years I have been flying on Air Canada.

Mr. Pratte: The relationship is contractual.

Mr. Rose: Does it come up for renewal from time to time?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Rose: Do other people bid on it?

Mr. Prattie: No, there is actually no bid, as far as I know, for the reason that CARA is the only outfit that can provide us with the service we need in as many points as we need it in Canada. But CARA is not our only supplier of food in the country. I have a list here of the other people. I am told that it was tabled before in the House.

Mr. Rose: Fine. Mr. Schellenberger brought up Air Canada meals, and I use that term advisedly. You seem to have quite a bit of knowledge across the board on American airlines as well as Canadian ones. Can you say whether Air Canada in terms of economy meals is higher or lower in cost than comparative airlines?

Mr. Baldwin: This again is data that is not readily and easily available to us, Mr. Rose. It has to be measured against the fact that in some cases, airlines own flight kitchens as subsidiaries. So the real cost to a U.S. airline which has a subsidiary caterer is a little difficult to determine. There is a nominal cost and charge.

[*Interprétation*]

qui a visité certaines de nos stations et rencontré les représentants syndicaux, les employés; il a eu des réunions avec eux qui ont duré de 4 à 6 heures. Il y avait aussi bien des représentants syndicaux que des directeurs. Cela pour prouver à la satisfaction des employés que personne ne sera pénalisé, que ce que nous voulons faire est bon pour la compagnie aérienne, et qu'ils pourront être protégés. Je crois fermement que nous devons le faire pour être honnêtes. Je n'ai pas encore nommé quelqu'un en fonction de son origine raciale. Je n'en ai d'ailleurs pas l'intention. Je suis sûr que personne ne le voudrait dans la société.

D'autres part, dans certains cas les connaissances linguistiques font partie des conditions de candidature. C'est ce que nous essayons d'étudier avec les syndicats lorsque cela est possible pour essayer de déterminer le degré de bilinguisme nécessaire pour servir nos clients de la meilleure façon possible.

M. Rose: Je ne vois aucun inconvénient à cela. Je pense que certains d'entre nous seront tout à fait rassurés.

Ce que j'aimerais c'est de ne pas être obligé de voir «Young Winston» dix fois de suite parce que vous n'avez pas de traduction à bord des 747. C'est un point mineur pour un voyageur.

Le président: Très mineur.

M. Rose: C'était un conservateur éminent en son temps.

Quelle est la relation entre Air Canada et CARA? Les divers services font-ils l'objet d'offres publiques? Je remarque qu'Air Canada a été très étroitement associée à CARA depuis que j'utilise Air Canada.

M. Pratte: La relation est contractuelle.

M. Rose: Est-elle parfois renouvelée?

M. Pratte: Oui.

M. Rose: Y a-t-il d'autres offres?

M. Pratte: Non, il n'y a en fait aucune autre offre, d'après ce que je sais; car CARA seul peut nous fournir les services dont nous avons besoin en autant de lieux au Canada. Mais CARA n'est pas notre seul fournisseur d'alimentation au pays. J'ai ici une liste d'autres gens. On me dit qu'elle a été présentée à la Chambre.

M. Rose: Très bien. M. Schellenberger a soulevé la question des repas d'Air Canada et j'utilise ses termes à dessin. Vous semblez assez bien connaître les compagnies aériennes américaines et canadiennes. Pouvez-vous nous dire si Air Canada a un coût inférieur ou supérieur à ses homologues aériens en ce qui concerne les repas en classe touriste?

M. Baldwin: Ce sont encore là des renseignements que nous n'avons pas ici et qui sont difficiles à obtenir, monsieur Rose. Il faut mesurer cela en tenant compte du fait que dans certains cas, les compagnies aériennes ont des filiales qui s'occupent de leur cuisine de vol. Ainsi le coût réel pour une compagnie aérienne américaine qui a pour filiale un pourvoyeur est assez difficile à déterminer. Il y a un coût et un prix nominal.

[*Text*]

Mr. Rose: You have not thought of going into that.

Mr. Baldwin: We believe our expenditures on economy meals are slighter higher in the main than those of the U.S. carriers.

We are inclined to agree with the comment made earlier that they are probably a little lower than those of CP Air.

Mr. Rose: Who owns CARA?

Mr. Pratte: It is listed on the markets.

Mr. Rose: It is a public company. Thank you.

The Chairman: I might suggest that if you serve more beef and less chicken you would have fewer complaints about the meals.

Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I have one question on finance, about vested interest and regionalism.

Your return on investment is quite impressive really, I think. How does it compare with the American airlines? We have been hearing a lot about other airlines. Recognizing your constant increases in interest charges which have gone up constantly every year I suppose because of your capital structure, let us take 1971. It was 4.6 per cent. How does that compare, we will say, to the general industry?

Mr. Pratte: In 1971 the U.S. runs and Pan Am combined earned an average return on investment of 3.7 per cent.

• 1725

Mr. Mackasey: And you have 4.6?

Mr. Pratte: Yes, 4.6. To be fair, if we had recalculated our re-established our capital structure to be in line with that of the American carriers then our return on investment would drop to something like 4 per cent.

Mr. Mackasey: And what about 1972?

Mr. Pratte: In 1972 US drawings on Pam Am were 5.7 per cent.

Mr. Mackasey: The same as yourself. Mr. Pratte, a lot of our questions of course are based on philosophy. Do you know of any other country that has two national airlines?

Mr. Pratte: Not to the extent that we have. There is France, you have UTA as was mentioned this morning, but relatively speaking they are much, much smaller. You have the United States, of course.

Mr. Mackasey: Yes. It is certainly the exception rather than the rule.

Mr. Pratte: But in the U.S. they are private carriers, they are not owned by the States.

Mr. Mackasey: We are the only ones with a government airline and, I suppose, an international route.

[*Interpretation*]

M. Rose: Mais vous n'avez pas envisagé d'étudier la question.

M. Baldwin: Nous pensons que nos dépenses en ce qui concerne les repas de classe touriste sont légèrement supérieures à celles, des transporteurs américains.

Nous aurions tendance à convenir qu'elles sont probablement un peu inférieures à celles de CP Air.

M. Rose: Qui est propriétaire de CARA?

M. Pratte: La société est cotée en bourse.

M. Rose: C'est une société publique. Merci.

Le président: Je dirais que si l'on servait plus de bœuf et moins de poulet on aurait peut-être moins de plaintes à propos des repas.

Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'ai une question d'ordre financier, à propos des intérêts acquis et du régionalisme.

Le produit de vos investissements est en effet très impressionnant à mon avis. Comment se compare-t-il avec les lignes aériennes américaines? On nous a beaucoup parlé d'autres lignes aériennes. Tout en reconnaissant l'accroissement constant de vos taux d'intérêt qui n'ont cessé de monter tous les ans à cause de votre système de capitalisation, prenons 1971. Les taux étaient de 4.6 p. 100. Comment se comparent-ils à l'industrie en général?

M. Pratte: En 1971 les sociétés américaines et Pan Am combinés gagnaient environ 3.7 p. 100 sur leurs investissements.

M. Mackasey: Et vous avez 4.6?

M. Pratte: Oui, 4.6. Pour être juste, si nous avions refait le calcul, réétabli notre structure de capitaux pour l'aligner sur celle des transporteurs américains, nos profits sur nos investissements seraient tombés à quelque chose comme 4 p. 100.

M. Mackasey: Et qu'en est-il pour 1972?

M. Pratte: Le tirage sur la Pan Am était de 5.7 p. 100.

M. Mackasey: La même chose que pour vous. Monsieur Pratte, beaucoup de nos questions sont fondées sur une question de principe. Est-ce que vous connaissez un autre pays où il y a deux transporteurs aériens nationaux?

M. Pratte: Non, pas dans la même mesure que nous. Il y a la France, il y a l'UTA, comme vous l'avez mentionné ce matin, mais ces compagnies sont beaucoup plus petites. Il y a les États-Unis, naturellement.

M. Mackasey: Oui. C'est très certainement l'exception plutôt que la règle.

M. Pratte: Mais aux États-Unis, il s'agit de transporteurs privés qui ne sont pas la propriété de l'État.

M. Mackasey: Nous sommes les seuls à avoir des transporteurs aériens gouvernementaux et je suppose un itinéraire international.

[*Texte*]

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: How many years were you in that business before CPA arrived on the scene?

Mr. Pratte: I was not there at that time but apparently Air Canada was established in 1937 and CP Air, as such, was formed about the end of World War II.

Mr. Mackasey: You have the tough years behind you, in other words; you had to take those alone.

Mr. Mazankowski: You are even embarrassing the Chairman.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, as I said, there is a pattern of philosophy here whether Air Canada belongs to the Canadian people or it does not, or whether we as a party opt strictly for private enterprise in the traditional sense. Maybe the Tories do, I do not know. Maybe they are not interested in the future of Air Canada. If they want it to deteriorate into a second-rate airline it is quite easy to do. But you cannot, Mr. Chairman, expect them to make a profit and then ask them in the next breath to devote all their attention to service and forget the profit picture. This is what happened to our railways. I am not against the operation of CPA but I do think we have an obligation at least to make sure that Air Canada has an equal opportunity in this country. As I say, it is a matter of regional philosophy.

However, Mr. Pratte, it has been a rather easy day for you and I would like to get into the field of industrial relations. To what extent do they affect your balance sheet? You mentioned in your annual report your profits would have been higher without a strike this year.

Mr. Pratte: I would like to think so.

Mr. Mackasey: All right, but you have had an abnormal number of strikes in recent years.

Mr. Pratte: Certainly many more than I would have liked to have seen.

Mr. Mackasey: I am sure as a former labour lawyer you would not attach all the blame to one side or the other. To what extent is Air Canada to blame?

Mr. Pratte: To me a strike is like a separation between man and wife and/or a divorce, it is very seldom, if at all, that you can blame only one of the parties to the dispute, and I think it might be a useless exercise in my own mind, if I may say so with all due respect, to try and assess blame for the past strikes except to the extent that I have to do it in order to be better the next time around and try to avoid strikes. And I am sure that is what the unions would want me to do.

Mr. Mackasey: If I could interrupt at this point and talk about CALEA, because I have a great respect for the CALEA group, as I have mentioned, first of all, because of all your unions, they are constantly in touch with the public and they, like members of Parliament, are constantly subject to the abuse of the public, which may or may not be assessing or blaming the right persons.

It seems to me, unless I have my unions wrong, that we came very close four or five years ago, around Christmas time, to having a dispute—I think Mr. MacMillan was there just prior to you—but we got it settled a week before Christmas. The next time there was a certain amount of animosity, although we got that one settled. It seems to me now by the brief that Mr. McKenzie brought in, which

[*Interprétation*]

M. Pratte: C'est exacte.

M. Mackasey: Depuis combien de temps votre société existait-elle lorsqu'a été créé CP Air.

M. Pratte: Je n'étais pas là à l'époque, mais il me semble qu'Air Canada a commencé en 1937 et CP Air a été établi à peu près à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

M. MacKasey: En d'autres termes, vous avez connu les mauvaises années seul.

M. Mazankowski: Vous mettez même le président dans l'embarras.

M. Mackasey: Monsieur le président, comme je l'ai dit, il y a une question de principe ici. Il s'agit de savoir si Air Canada appartient au peuple canadien ou non, et si nous, à titre de parti, choisissons l'entreprise privée de la façon traditionnelle. Peut-être que les conservateurs le font, je n'en sais rien. Peut-être qu'ils ne s'intéressent pas à l'avenir d'Air Canada. Si on veut que cette société tombe au second rang, c'est très facile, mais vous ne pouvez pas, monsieur le président, vous attendre à un profit et demander que l'on s'occupe des services et que l'on oublie le profit. C'est ce qui est arrivé pour notre chemin de fer. Je ne suis pas contre CP Air, mais je crois que nous devons nous assurer qu'Air Canada a les mêmes possibilités dans notre pays; comme je l'ai dit, c'est une question de principe régional.

Toutefois, monsieur Pratte, votre journée a été assez facile et je voudrais que nous nous lancions dans les relations de travail: jusqu'à quel point ceci touche-t-il à votre bilan? Vous avez indiqué dans votre rapport annuel que vos profits auraient été plus élevés s'il n'y avait pas eu de grève.

M. Pratte: Je le pense.

M. Mackasey: Très bien, mais est-ce qu'il y a eu un nombre anormal de grèves ces dernières années.

M. Pratte: Certainement plus que nous l'aurions voulu.

M. Mackasey: Je suis sûr qu'à titre d'avocat en matière de relations de travail, vous ne mettriez pas tout le blâme d'un côté ou de l'autre. Dans quelle mesure doit-on blâmer Air Canada?

M. Pratte: A mon avis, une grève, c'est comme une séparation entre un homme et une femme, ou un divorce. La plupart du temps on ne peut blâmer une seule des parties. Je crois qu'il est inutile d'essayer de blâmer quiconque pour la dernière grève, sauf dans la mesure où celle-ci peut nous servir de leçon pour nous améliorer pour la prochaine fois et pour éviter des grèves. Je suis sûr que c'est ce que les syndicats veulent que je fasse.

M. Mackasey: Permettez-moi de vous interrompre ici et de vous parler du CALEA, car j'ai beaucoup de respect pour ce groupe et, comme je l'ai indiqué, parce que tous vos syndicats, se tiennent constamment en rapport avec le public et comme les députés, ils sont sujets à critique et à abus.

Il me semble, à moins que je me trompe, que nous sommes venus bien près, il y a quatre ou cinq ans, à Noël, d'avoir des différends et je crois que M. MacMillan vous a précédé, mais le règlement est intervenu une semaine avant Noël. La fois suivante, il y a eu une certaine animosité bien que la situation se soit réglée. J'en ai maintenant l'impression compte tenu du mémoire que M. McKenzie a

[*Text*]

have no illusions I have dismissed summarily as being without foundation, I am simply saying this is not the place to settle it, if you are going into a collective agreement time now with the amount of resentment and demoralization that is reflected in the CALEA brief, something has gone wrong since the last collective agreement. Where is the progress between management and labour in order to avoid this type of animosity prior to the collective agreement? How do you really expect to get a collective agreement with this kind of animosity, real or fancied, in existence?

Mr. Pratte: I would not like to agree with you that there is animosity.

• 1730

Mr. Mackasey: This document that CALEA presented as late as November is hardly a Christmas card or a Valentine.

Mr. Pratte: I agree with you but CALEA did that for their own purpose and I have to respect that, but on the other hand, I would like to think there has been an improvement in our relationship with CALEA over the past few months. That does not say that we will not have difficulties, but there seems to be a greater degree of understanding between the two parties than I have seen before. I am surely prepared to do whatever I can and so are my officials.

Mr. Mackasey: Who has replaced Mr. Ayers?

Mr. Pratte: Mr. Ayers has now been replaced by Mr. Paquin.

Mr. Mackasey: Does Mr. Paquin have any labour-management consultation practices? Do they meet periodically during the life of a collective agreement to iron out problems?

Mr. Pratte: I think during the life of the last agreement, there were all sorts of meetings every month at different levels. There were, as a matter of fact, so many meetings that I became a little bit suspicious whether those are the right kinds of meetings.

Mr. Mackasey: When did this suspicion evolve?

Mr. Pratte: Just because I was told of the number of meetings they were having.

Mr. Mackasey: Are they meetings to settle grievances?

Mr. Pratte: No, no, those are meetings at a higher level than the grievance settlement procedure.

When you need to have so many meetings, that indicates to me that there has to be a better way of dealing with the problem. I know there have been some conversations very recently between some of our unions and our industrial relations people precisely to that effect.

I personally met with some of the union leaders and I want to meet with all of them regularly, not to by-pass the official lines of communications but to establish some kind of basic understanding on basic problems. I think the unions have to know what the air lines' problems are, and we have to understand what their situation is and what their basic problems are. I am perfectly willing; I hope they will all agree with that. So far, I think the reception has been good. I am counting on that to improve the climate now. Of course, it is not going to be done overnight; it is going to take some time because we have to . . .

[*Interpretation*]

apporté, lequel, n'ayez crainte, j'ai rapidement classé comme étant sans fondement. Je dis simplement que ce n'est pas le bon endroit pour régler cette question, si vous entreprenez maintenant une convention collective avec le genre de ressentiment et de démoralisation qui transpirent dans le mémoire du groupe CALEA, quelque chose n'a pas du tout fonctionné depuis la dernière convention collective. Où sont les progrès réalisés entre la direction et les syndicats afin d'éviter ce genre d'animosité avant la signature d'une convention collective? Est-ce que vous vous attendez vraiment à signer une convention collective lorsque ce genre d'animosité, réelle ou imaginée, existe?

M. Pratte: Je ne pourrais me dire d'accord avec vous pour affirmer qu'il y a une animosité.

M. Mackasey: Ce document qu'a déposé le CALEA en novembre est loin d'être une carte de Noël ou un valentin.

M. Pratte: Je l'admets, mais CALEA a fait cela pour répondre à ses propres objectifs, et je me dois de le respecter. Toutefois, j'aimerais penser que nos rapports avec CALEA se sont améliorés au cours des derniers mois. Il ne s'en suit pas que nous n'aurons pas de difficultés, mais il semblerait y avoir une meilleure compréhension entre les parties que jamais auparavant. Je suis certainement prêt à faire tout ce que je peux et il en va de même pour mes représentants.

M. Mackasey: Qui a remplacé M. Ayers?

M. Pratte: M. Ayers a maintenant été remplacé par M. Paquin.

M. Mackasey: Est-ce que M. Paquin a de l'expérience dans le domaine de la consultation entre les syndicats et la direction? Y a-t-il des réunions périodiques pendant la durée de la convention collective afin de régler les problèmes?

M. Pratte: Je crois que pendant la durée de la dernière convention, il y a eu toutes sortes de réunions chaque mois à divers palliers. En fait, il y a eu tellement de réunions que j'en suis venu à me demander s'il s'agissait du bon genre de réunions.

M. Mackasey: Quand ces doutes sont-ils apparus?

M. Pratte: Lorsque j'ai été informé du nombre de réunions qui avait lieu.

M. Mackasey: Y a-t-il des réunions pour disposer des griefs?

M. Pratte: Non, non; il s'agissait là de réunions à un niveau supérieur à celui pour régler les griefs.

Lorsqu'il faut avoir autant de réunions, j'en conclu qu'il y a une meilleure façon de régler le problème. Je sais que certaines discussions ont eu lieu récemment entre certains de nos syndicats et de nos agents de relations industrielles justement à ce propos.

En ce qui me concerne, j'ai rencontré certains chefs syndicaux et j'ai l'intention de les rencontrer tous de façon régulière, non pas afin de courtcircuiter les voies officielles de communications, mais afin d'établir une certaine forme de compréhension fondamentale des problèmes de base. Je crois que les syndicats doivent connaître les problèmes des compagnies aériennes et que nous devons comprendre leur situation et leurs problèmes de base. Je suis tout à fait prêt et j'espère qu'ils accepteront cette méthode. Jusqu'à maintenant, j'estime que la réaction a été bonne. Je compte sur celle-ci pour améliorer le climat. Évidemment, ce travail ne

[*Texte*]

Mr. Mackasey: I do not want to sound difficult, but I am talking about an experience that I have been involved with now for five years, that is hardly overnight. Are your day-to-day relations with CALEA any better now than the time I ran in there a week prior to Christmas? That is really what I want to know.

Mr. Pratte: I am sure it is not as good as it ought to be. It will never be as good as it ought to be because you are dealing with human beings on both sides; however, I think it is better and we are determined to make it better. I am sure the union wants that to happen too.

The Chairman: Could the Chair just ask a supplementary? Mr. Mackasey's time has nearly expired in any case.

I remember a year or two years ago, Mr. Pratte, that automation had a great deal to do with labour relations. I know there was a great fear expressed in the Ottawa terminal particularly. How has that worked out and is the fear of automation still hampering your relations, or is there a more conciliatory attitude towards your labour relations people?

Mr. Pratte: Automation today, not only amongst the employees of Air Canada but amongst employees generally, is of concern to employees because employees are afraid to be displaced or are afraid to be out of a job. I understand their concern but I think our record speaks for itself. We have always either retrained or transferred employees but we have never fired any employee on account of automation. As I said in response to a question from Mr. Mackasey, I do believe it is one of the obligations of management to deal humanly with persons who are affected by automation if they are prepared to co-operate.

• 1735

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, you and I have had private talks about your experience with labour. I think you will agree that in many instances the rank and file worker can size up a problem and make suggestions, sometimes much better than outside efficiency experts because of his day-to-day experience. Do you have any rewards for suggestions and improvements?

Mr. Pratte: We have a suggestion program and rewards for bringing about improvements. This also applies in some stations and we want to extend that. We are asking more employees to help us cope with the problems. We had one station last summer where we had serious problems.

We sent in a manager and he put the problem to the group of employees, including the shop stewards. The person that came up with the best solution to one part of the problem was a contract employee, whether he was a shop steward or not I cannot recall. But the way it was done was so refreshing to me that a case study has been made and is going to be presented to all of our managers.

[*Interprétation*]

sera pas fait en un jour; il faudra un certain temps car nous avons . . .

M. Mackasey: Je ne veux pas faire le difficile, mais je parle d'une expérience à laquelle je participe maintenant depuis 5 ans; on ne peut guère parler d'un jour. Vos relations quotidiennes avec CALEA sont-elles maintenant meilleures qu'à l'époque où j'y suis arrivé une semaine avant Noël? Voilà vraiment ce que je veux savoir.

M. Pratte: Je suis convaincu qu'elles ne sont pas aussi bonnes qu'elles devraient l'être. Elles ne seront jamais aussi bonnes qu'elles devraient l'être parce que nous avons affaires à des personnes humaines des deux côtés; toutefois, je crois qu'elles sont meilleures et nous sommes décidés à les améliorer. Je suis convaincu que les syndicats sont du même avis.

Le président: La présidence pourrait-elle poser une question supplémentaire? Le temps de parole de M. Mackasey est de toutes façons presque épuisé.

Monsieur Pratte, je me souviens qu'il y a une ou deux années, l'automatisation jouait un grand rôle au niveau des relations syndicales. Je sais que beaucoup de craintes avaient été exprimées, en particulier à l'aérogare d'Ottawa. Comment cette question s'est-elle réglée et est-ce que la crainte de l'automatisation nuit encore à vos relations, ou y a-t-il une attitude plus conciliante à l'égard de vos agents de relations de travail?

M. Pratte: De nos jours, l'automatisation, non seulement chez les employés d'Air Canada, mais chez tous les employés en général, est une question fort inquiétante car ceux-ci craignent d'être déplacés ou de perdre leur emploi. Je comprends leurs inquiétudes mais je crois que nos réalisations parlent d'elles-mêmes. Nous avons toujours transféré les employés, ou nous leur avons assuré une nouvelle formation, mais nous n'avons jamais renvoyé quelqu'un du fait de l'automatisation des services. Comme je vous l'ai dit en réponse à une question de M. Mackasey, je considère que la direction a l'obligation de traiter humainement les personnes affectées par l'automatisation, si elles sont disposées à coopérer.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, nous avons discuté en privé de votre expérience dans le domaine des problèmes de main-d'œuvre. Je suis sûr que vous reconnaîtrez, lors de nombreux cas, l'employé de base est en mesure de comprendre un problème, et même de faire des suggestions beaucoup plus efficaces que ne le feraient certains experts venus de l'extérieur puisqu'il a une expérience quotidienne de son travail. Accordez-vous certaines récompenses pour des suggestions ou améliorations?

M. Pratte: Oui, nous avons un programme de récompenses pour ceux qui nous font des suggestions permettant des améliorations. Ceci s'applique également à certaines stations et nous voulons développer ce programme. Nous demanderons à plus d'employés de nous aider à résoudre les problèmes. L'été dernier, nous avions des problèmes graves dans une station.

Nous y avons envoyé un directeur, qui a posé le problème à tous les employés. La personne qui a produit la meilleure solution à une partie du problème était un employé sous contrat. La manière selon laquelle ceci a été fait m'a tellement impressionné que nous en faisons actuellement une étude qui sera portée à la connaissance de tous nos directeurs.

[*Text*]

Mr. Mackasey: You are saying that the employee's judgment was better than the employer's in that particular instance?

Mr. Pratte: No, it was not better. That is not what I am saying.

Mr. Mackasey: I was going to say that is usually the rule rather than the exception.

Mr. Pratte: No, he just had a good idea because he knew what the problem was. The first reaction of employees and managers alike was totally negative but when they were brought together by this particular manager, they faced up to the problem as a team and resolved it. Each one helped so it was a cooperative approach. This is what I hope to bring about in the whole of the system but, as you will appreciate, this is not an easy job to do. I may be naive in this, but I believe when employees are properly challenged in their job that in most cases they will respond well. We have to find a way to challenge employees on a day-to-day basis and make their jobs more interesting so that they will respond as well as they do in a crisis.

The Chairman: I think I had some agreement this morning that we would adjourn at 5.30 p.m. and I see that hour has passed. Just before we adjourn might the Chairman pose another question?

An hon. Member: Is he allowed to?

The Chairman: Yes, under my chairmanship he is allowed to. Regarding this whole problem of labour relationship—and it has caused some difficulty with the Committee all day—would Air Canada have a graph or some kind of indicator to give the Committee some figures regarding what has happened with the various segments of the Calea group. Has the turnover in the various segments gone up or down? For example, I know that the stewardess class has a fast turnover, but has it gone up or down in recent years? That might give the Committee some indicator of the mood.

Mr. Pratte: I think we can provide you with some information tonight regarding that, sir.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, do you anticipate passing Air Canada's portion of the bill this evening?

The Chairman: The Chair is in the hands of the Committee.

Mr. Mackasey: Yes, but you are an extraordinarily good Chairman. You must have some goal in mind.

The Chairman: Well, to be quite honest with you, I have not assumed that. I still have a long list of members who want to ask questions.

Mr. Poulin: How many on the list, Mr. Chairman? The first three or four names will do.

The Chairman: Mr. MacKay, Mr. McKenzie, Mr. Turner, Mr. Lundrigan, Mr. McRae, Mr. Guay.

Mr. Thomas (Moncton): On a point of order, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Vous voulez dire que, dans ce cas, le jugement d'un employé fut meilleur que celui de l'employeur?

M. Pratte: Non, il n'était pas meilleur, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Mackasey: J'allais justement vous dire que c'était plus souvent la règle que l'exception.

M. Pratte: Non, il a simplement eu une bonne idée parce qu'il connaissait bien le problème. La première réaction des employés et des directeurs fut totalement négative, mais lorsqu'ils discutèrent du problème ensembles, ils y trouvèrent une solution en tant que groupe. Ce fut là un travail collectif. C'est précisément ce que je voudrais introduire dans tout le système, mais, comme vous le comprendrez, ce n'est pas facile à réaliser. Je suis peut-être naïf mais je considère que lorsque des employés sont suffisamment intéressés par leur travail, dans la plupart des cas, ils réagissent bien. C'est à nous de les intéresser quotidiennement, et de rendre leurs travaux plus intéressants, afin qu'ils réagissent mieux aux crises.

Le président: Je pense que nous étions d'accord, ce matin, pour lever la séance à 17 h. 30; il est maintenant plus de 17 h. 30. Avant de lever la séance, le président voudrait poser une autre question?

Une voix: En a-t-il le droit?

Le président: Oui, sous ma présidence, il en a le droit. Ce problème des relations de travail nous a causé certains problèmes toute cette journée; Air Canada pourrait-il alors nous donner certains chiffres concernant la situation dans les divers secteurs du groupe des employés? Le taux de roulement dans les divers secteurs a-t-il augmenté ou diminué? Je sais, par exemple, qu'il y a un taux de roulement très rapide chez les hôtesses de l'air, mais j'aimerais savoir s'il a augmenté ou diminué ces dernières années. Ceci nous donnerait une meilleure idée de la situation.

M. Pratte: Je pense que nous pourrons vous donner dès ce soir des renseignements à ce sujet.

M. Mackasey: Monsieur le président, prévoyez-vous que la partie du projet de loi concernant Air Canada sera adoptée dès ce soir?

Le président: Ce sera au Comité de décider.

M. Mackasey: Oui, mais vous faites un président particulièrement excellent. Vous avez donc certains objectifs en tête.

Le président: Pour être honnête, je vous dirai que ce n'est pas ce que j'avais prévu. Il nous reste un grand nombre de membres du Comité souhaitant poser des questions.

M. Poulin: Combien y en a-t-il sur la liste, monsieur le président? Les trois ou quatre premiers noms suffiront.

Le président: Il y a M. MacKay, M. McKenzie, M. Turner, M. Lundrigan, M. McRae, M. Guay.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'invoque le règlement.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Thomas, your name is here.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I listened very carefully when you read the names before. I wrote them down and I followed Mr. Mackasey on that list.

The Chairman: That is the trouble of reading aloud. You followed Mr. Mackasey?

Mr. Thomas (Moncton): On that original list.

The Chairman: All right, you are first up.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, do you have my name on that list?

The Chairman: Yes, your name is on it.

EVENING SITTING

• 2008

The Chairman: Gentlemen, knowing that Mr. Thomas is here and the Chair must watch his *p*'s and *q*'s, the Clerk just advised me that I really do not have to wait for the third party, as long as there are five members here and two parties. Naturally, being a Conservative and overcautious I would like to have a majority of the parties in the House of Commons present, and it would take three.

Mr. Blenkarn: No, no, that would take two.

The Chairman: No; a majority out of four is three.

An hon. Member: There are only three in the first place.

The Chairman: I disagree; I disagree very strongly. I disagree very strongly with what you are saying; there are in fact four parties and only two are present now. The Clerk showed me the evidence in which the committee had passed that.

So having said that . . .

Mr. Turner (London East): Correct, what about Roch La Salle, he is an independent.

The Chairman: Bryce Mackasey and I were discussing our hockey player's playing ability, and we were pretty good defencemen, but Roch was a better forward than either one of us could be.

An hon. Member: Do not knock the Roch.

The Chairman: If he were here tonight I would recognize his scoring ability even if the President of Air Canada did not.

Having said all that, I have Mr. MacKay up first on my list and we shall hear him.

Mr. MacKay: You called Mr. Thomas a minute ago, Mr. Chairman. On a point of order, you called Mr. Thomas.

The Chairman: No.

Mr. MacKay: At 5.30 p.m., you said Mr. Thomas; you said Mr. Thomas.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Thomas, votre nom est sur la liste.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention lorsque vous avez énuméré cette liste la première fois. Je l'ai même rédigée et je constate que mon nom suivait celui de M. Mackasey.

Le président: Voilà les problèmes qui se posent lorsque l'on fait connaître la liste. Vous suiviez M. Mackasey?

M. Thomas (Moncton): Sur la première liste.

Le président: Très bien, vous serez le premier à avoir la parole.

M. Blenkarn: Monsieur le président, avez-vous mon nom sur cette liste?

Le président: Oui.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, je sais que M. Thomas est ici, je dois donc me surveiller. Le greffier m'informe que je n'ai pas vraiment besoin d'attendre le troisième parti, s'il y a cinq membres présents et deux partis représentés. Naturellement, étant Conservateur, et très prudent, j'aimerais que la majorité des partis de la Chambre des communes soient présents, et j'acdepterai trois partis.

M. Blenkarn: Non, non, il en faut deux.

Le président: Non, sur un total de quatre, la majorité est trois.

Une voix: Il n'y a que trois partis de toute façon.

Le président: Je ne suis pas d'accord. Il y a quatre partis et deux seulement sont présents ici ce soir. Le greffier m'a montré la preuve de ce que j'avance.

Cela dit . . .

M. Turner (London-Est): Très bien, mais Roch La Salle est indépendant.

Le président: Bryce Mackasey et moi-même avons discuté des talents de notre joueur de hockey, nous étions de bonnes défenses, mais Roch est encore meilleur comme avant.

Une voix: Il ne faut pas le démolir.

Le président: S'il était ici ce soir, je reconnaîtrais ses talents comme compteur de buts, même si le président d'Air Canada ne les a pas.

Cela dit, M. MacKay est le premier sur ma liste et je lui donne la parole.

M. MacKay: Vous avez donné la parole à M. Thomas il y a un instant, monsieur le président. J'invoque le Règlement, vous avez nommé M. Thomas.

Le président: Non.

M. MacKay: Vous avez déclaré à 5 h 30, que M. Thomas serait le premier à parler.

[*Text*]

• 2010

The Chairman: I moved Mr. Mackasey up on my list before 5.30 p.m. because of a situation which I do not want to go into, unless the Committee asks me to. Mr. Thomas will be recognized in due course.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, on a point of order. I have asked twice this afternoon and both times you confirmed that I was to follow Mr. Mackasey. I checked with you again at 5.30 p.m. and you assured me that I would be on first.

The Chairman: Well, Mr. Thomas, the Chair is in a difficult position. He has to recognize members as they hold up their hand and he also has to recognize parties as they indicate their desire to ask questions. On the second round, I felt I had Mr. Mazankowski, Mr. Rose, Mr. McRae, Mr. McKenzie, Mr. Mackasey and Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): If you look up a little farther, you will find Mr. Thomas.

The Chairman: Oh, no. I am not reading the list hurriedly, I am reading it carefully. Now, because I had four Conservative members in a row out of the first five, I thought that was unfair and I felt that I must move Mr. Mackasey up. Now, if the Committee wants to reprimand the Chairman for doing so, the Chair stands reprimanded, so save yourself the trouble. But, I have done it and I will live with it. I will now go on to recognize Mr. MacKay.

Mr. Thomas (Moncton): Well, Mr. Chairman, when am I on?

The Chairman: Mr. Thomas, your name is duly notified and recognized. You will be heard.

Mr. Thomas (Moncton): When?

The Chairman: You will be third person up. But you are only wasting time right now. You are not going to change the Chairman's mind.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, you are the one who is wasting time. You said at 5.30 p.m. that I would be the first questioner on your list. What happened since?

The Chairman: Well, I have carefully studied the list and examined who to take next.

Mr. Thomas (Moncton): Well, there is no point in a person indicating his desire to speak in this Committee because you shift the list around to suit yourself. It is obvious. This is not fair and I protest.

The Chairman: Well, if you are suggesting in any way that I am protecting the witness or that I have any vendetta against you, both are false. If Mr. MacKay wants to give up his place for you, I will gladly recognize you and put you in his place. Mr. Thomas, I understand Mr. MacKay is prepared to forgo for you. Mr. Thomas has the floor.

Mr. Thomas (Moncton): Well, I appreciate Mr. MacKay's offer but he should not have to make it.

The Chairman: No, he should not. But he is, as I understand it, the transportation critic of the Conservative Party and naturally I have to pay him a little bit of attention.

[*Interpretation*]

Le président: J'ai déplacé M. Mackasey pour le placer au début de ma liste avant 5 h. 30, et je ne veux pas entrer dans les détails de ce changement, à moins que le Comité me le demande. M. Thomas aura la parole en temps et lieu.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'ai demandé la parole à deux reprises cet après-midi, et les deux fois vous avez mentionné que je devais suivre M. Mackasey. J'ai vérifié de nouveau avec vous à 5 h. 30 et vous m'avez assuré que je serais le premier à parler.

Le président: Eh bien, monsieur Thomas, le président est dans une situation difficile. Il doit donner la parole à tous les députés qui lèvent la main et également aux partis qui ont mentionné leur désir de poser des questions. Au second tour, j'avais sur ma liste MM. Mazankowski, Rose, McRae, McKenzie, Makasey et Thomas.

M. Thomas (Moncton): Si vous regardez un peu mieux, vous trouverez M. Thomas.

Le président: Non, je ne lis pas la liste hâtivement mais bien soigneusement. Étant donné que j'ai cinq députés conservateurs de suite sur les cinq premiers qui veulent prendre la parole, j'ai cru qu'il n'était pas très juste et qu'il me fallait déplacer M. Mackasey vers le haut de la liste. Si le Comité veut me réprimander, je me considère réprimandé et je vous épargne cette peine. Je l'ai fait et je m'en accommode. Je donne maintenant la parole à M. MacKay.

M. Thomas (Moncton): Eh bien, monsieur le président, quand vais-je prendre la parole?

Le président: Monsieur Thomas, j'ai pris note de votre nom et vous aurez la parole. On vous entendra.

M. Thomas (Moncton): Quand?

Le président: Vous serez le troisième. Mais vous nous faites perdre du temps. Vous n'allez pas changer l'opinion du président.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, vous nous faites perdre du temps. Vous avez dit à 5 h. 30 que je serais le premier sur la liste. Qu'est-ce qui s'est passé depuis?

Le président: Eh bien j'ai examiné soigneusement la liste et celui qui devait parler en premier.

M. Thomas (Moncton): Cela ne sert à rien d'indiquer qu'on veut parler au Comité, parce que vous déplacez des gens comme bon vous semble. C'est évident. Ce n'est pas juste et je proteste.

Le président: Eh bien si vous suggérez que je protège de quelque façon que ce soit le témoin pour qui j'ai engagé la vendetta avec vous, vous avez tort dans les deux cas. Si M. MacKay veut vous céder sa place, je vous donnerai la parole avec plaisir. Monsieur Thomas, je crois comprendre que M. MacKay est disposé à vous céder son tour. M. Thomas a la parole.

M. Thomas (Moncton): Eh bien j'apprécie le geste de M. MacKay, mais il ne devrait pas avoir à faire cela.

Le président: Non, vous avez raison. Mais si je comprends bien il est le critique du parti conservateur pour les Transports et naturellement je dois un peu le ménager.

[*Texte*]

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I would not object at all if I had not checked with you three times and you indicated when I was on.

I will just ask one or two more questions on the financing aspect of this bill. I have always been concerned with this. While it purports it give some Parliamentary control over the spending of two of our large Crown corporations, CN and Air Canada, the bill, as I see it, is meaningless. As has been described many times, it is an exercise in futility.

We are being asked to approve expenditures which have already been made and have never been presented to Parliament in the form of estimates or anything else. I am not alone in this thinking because the previous minister of transport, Mr. Jamieson, indicated his dissatisfaction at the last Committee meeting and indicated that he was going to do something about it. The present Minister of Finance just last week in answer to a question on my part said that we have to develop a more permanent mechanism for the financing of these two corporations while allowing for Parliamentary control, either by way of the Department of Transport estimates or some other mechanism. I agree this is not a satisfactory procedure.

Now, I have no quarrel with Air Canada. This is not their doing. But the government has pretty well circumvented the intent of the Air Canada Act and the Canadian National Railways Act. Parliament built in what they thought was some safeguard by reserving for themselves the right to appoint an auditor annually. The government has successfully circumvented this so that, in fact, if not in law, that control has been taken away from Parliament.

I think Air Canada and CN have statutory power now to operate without this act and I would like to ask one or two clarifying questions. I know Mr. Vaughan is an expert on this. I refer Mr. Pratte to the Air Canada Act, Section 13.1(c) which says, in effect, that the corporation will have power to borrow money for any of the purposes of the corporation. It goes on to say that the CN will have power to lend money to Air Canada.

• 2015

Am I correct in the interpretation of this section that Air Canada already has power to make statutory borrowings?

Mr. Pratte: Yes. My interpretation of the act is that we have the power to borrow money, and the purpose of the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act is to give authority to the government to lend us money but the act itself does not impel us to borrow.

Mr. Thomas (Moncton): So, in effect, this C-164 is really meaningless because you already have the power to borrow. Mr. Cochrane this morning indicated that if this act did not pass, it would embarrass Air Canada to the extent that they would have to find means of raising approximately $150 million. Am I correct? I would just like to clarify that. The only problem he indicated there was that he thought he could borrow outside but it might cost more money. In one or two of your answers to questions today, you indicated that you might welcome the opportunity to borrow outside because you might be able to borrow it cheaper.

[*Interprétation*]

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je ne m'objecterais pas si je n'avais pas déjà vérifié avec vous trois fois; et vous aviez déclaré me donner la parole au début.

Je vais poser une ou deux questions pour l'aspect financier du bill. Cet aspect m'a toujours préoccupé. Même si le bill prévoit un certain contrôle parlementaire sur les dépenses de deux de nos plus importantes sociétés de la Couronne, le CN et Air Canada, à mon sens, il n'a aucune signification. On l'a dit plusieurs fois, ce projet de loi est futile.

On nous a demandé d'approuver des dépenses qui ont déjà été faites et qui n'ont jamais été présentées au Parlement sous forme de budget ou autres. Je ne suis pas le seul à penser de cette façon car l'ancien ministre des Transports, M. Jamieson, s'est déclaré insatisfait à la dernière réunion du Comité et a déclaré qu'il allait faire quelque chose à ce sujet. Le ministre des Finances actuel a répondu la semaine dernière à une question que je lui posais, que nous avons mis en place un mécanisme plus permanent pour le financement des deux sociétés tout en prévoyant un contrôle parlementaire, soit dans le budget du ministère des Transports ou par un autre moyen. Cette procédure ne me satisfait pas.

Je ne veux pas me quereller avec Air Canada. Ce n'est pas leur faute. Mais le gouvernement s'est dérobé aux objectifs de la Loi sur Air Canada et de la Loi sur les chemins de fer nationaux. Le Parlement y avait inséré ce qu'il croyait être une garantie en se réservant le droit de nommer un vérificateur tous les ans. Le gouvernement a contourné cette difficulté avec succès et ce contrôle a échappé au Parlement de fait, sinon de par la loi.

Je crois qu'Air Canada et le CN ont des pouvoirs statutaires leur permettant de fonctionner sans cette loi. J'aimerais poser une ou deux questions pour éclaircir la situation. Je sais que M. Vaughan est un expert en la matière. Je demande à M. Pratte de se reporter à l'article 13.1 (c) de la Loi sur Air Canada qui déclare que la société aura le droit d'emprunter de l'argent pour quelques objectifs que ce soit de la société. Il poursuit en disant que la CN aura le pouvoir de prêter de l'argent à Air Canada.

D'après moi, de par cet article, Air Canada a déjà le pouvoir de faire des emprunts statutaires, me tromperais-je?

M. Pratte: Oui. Selon mon interprétation de la loi, nous avons le pouvoir d'emprunter de l'argent, et la loi de garantie de financement des Chemins de fer Nationaux a pour but d'autoriser le gouvernement à nous prêter de l'argent mais la loi elle-même ne nous oblige pas à emprunter.

M. Thomas (Moncton): En conséquence, ce Bill C-164 ne sert vraiment à rien puisque vous avez déjà le pouvoir d'emprunter. M. Cochrane nous a dit ce matin que si cette loi n'était pas adoptée, cela obligerait pratiquement Air Canada à trouver le moyen d'emprunter environ 150 millions de dollars. Je me trompe? J'aimerais que tout cela soit clair. Il nous a dit que le seul problème à son avis, résidait dans le fait qu'il leur faudrait emprunter à l'extérieur et que cela pourrait coûter plus. En réponse à une ou deux questions aujourd'hui, vous avez dit que vous aimeriez avoir la possibilité d'emprunter à l'extérieur car vous pourriez peut-être le faire à moindre prix.

[*Text*]

Mr. Pratte: I think that under certain circumstances we can borrow from outside sources at a cheaper rate than the long-term rate of the government—maybe not to borrow but to finance airplanes on a lease basis. I think that is really what I was referring to, but with the capital structure that we have, under certain circumstances it certainly could be quite difficult to find as much money as we need in the market. Even in a lease financing basis, it could prove very difficult to find that kind of money in Canada.

Mr. Thomas (Moncton): There is also power under the Canadian National Railways Act, for the CNR to borrow money on their own security and to lend it to Air Canada. It is really just a bookkeeping entry. CN can go to Air Canada or to the government, give them a promissory note for any amount they want plus whatever Air Canada needs.

Mr. Pratte: I think that the government needs some authority to lend money to the government so the problem is the same.

Mr. Thomas (Moncton): The power is already there. Section 30 of the Canadian National Railways Act gives the national company power to borrow money.

Mr. Pratte: Yes, the CNR has power to borrow but there needs to be some authority on the part of parliament to authorize the government to lend money to the CNR, the same way that this authority is needed in respect to Air Canada.

Mr. Thomas (Moncton): That is not quite the interpretation I put on it, Mr. Pratte, but I will pass on that.

I would like to ask a question now on your policy with regard to supplementing air service, freight service, with ground transportation. I think the last time Mr. Baldwin was here he indicated that at certain times it was necessary, in heavy freight shipments or because of weather quite often to go to ground transportation to take up the overload. I want to ask if that is still a policy and particularly with shipments to the Atlantic provinces. What is your policy there with regard to shipping freight or air freight or air express from Montreal to Atlantic points?

Mr. Pratte: I think the policy is that whenever we are short of capacity for one reason or another, we try to ship goods by other means, other modes of transport, in order to get them as quickly as possible, and that includes trucking.

Mr. Thomas (Moncton): In other words, do you have any regular policy? Do you have regular service? As a regular practice are you shipping air freight?

Mr. Pratte: No, we do not have a regular trucking service. We have a regular air freight service to the Maritimes.

Mr. Thomas (Moncton): No, no. How much of this is going by surface transportation, either by truck or rail?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Dans certaines circonstances, nous pouvons emprunter auprès de sources extérieures à un taux meilleur marché que celui à long terme du gouvernement, peut-être pas véritablement emprunter mais trouver les fonds nécessaires pour des appareils que nous louons. C'est en fait ce dont j'ai parlé, mais notre structure en capital étant ce qu'elle est, en certaines circonstances, il pourrait être certainement relativement difficile de trouver autant d'argent que nous en avons besoin sur le marché. Même sur la base d'un financement baillé, il pourrait s'avérer très difficile de trouver ce genre d'argent au Canada.

M. Thomas (Moncton): La Loi sur les Chemins de fer Nationaux donne également le pouvoir au CN d'emprunter de l'argent sur ses propres obligations et de le bailler à Air Canada. Il ne s'agit en fait que d'un jeu d'écriture. Le CN peut s'adresser à Air Canada ou au gouvernement, leur faire un billet à ordre du montant requis plus le montant dont a besoin Air Canada.

M. Pratte: Je pense que le gouvernement requiert certaines autorisations pour bailler des fonds au gouvernement et le problème est le même.

M. Thomas (Moncton): Ce pouvoir existe déjà. L'article 30 de la Loi sur les Chemins de fer Nationaux autorise la compagnie nationale à faire des emprunts.

M. Pratte: Oui, le CN a le pouvoir d'emprunter mais il est nécessaire que le Parlement intervienne pour autoriser le gouvernement à bailler ces fonds au CN, de la même manière que cette autorisation est nécessaire pour ce qui concerne Air Canada.

M. Thomas (Moncton): Ce n'est pas exactement de cette manière que je l'interprète, monsieur Pratte, mais j'en resterai là.

J'aimerais vous poser une question maintenant concernant votre politique de complément du service aérien, des services de transport de marchandises par des services de transport terrestre. Lors de sa dernière comparution, M. Baldwin nous a dit qu'à certains moments il était nécessaire, dans le cas d'expéditions de marchandises lourdes ou lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, de confier très souvent le surplus au transport terrestre. Je voudrais savoir si cette politique est toujours appliquée et si elle s'applique surtout aux expéditions vers les provinces Atlantiques. Quelle est votre politique dans ces régions en ce qui concerne les expéditions des marchandises ou des marchandises aériennes ou des marchandises express de Montréal à destination des provinces Atlantiques?

M. Pratte: Je pense que chaque fois qu'il y a un empêchement pour une raison ou pour une autre, notre politique est d'essayer d'expédier ces marchandises par d'autres moyens, par d'autres modes de transport, afin que cette expédition se fasse le plus rapidement possible, et cela inclut le transport par camion.

M. Thomas (Moncton): En d'autres termes, avez-vous une politique bien définie? Avez-vous un service régulier? Transportez-vous régulièrement le fret aérien?

M. Pratte: Non, nous n'avons pas de service de camion régulier. Nous avons un service de fret aérien régulier vers les Maritimes.

M. Thomas (Moncton): Non, non. Quelle quantité est expédiée par voie de surface, qu'il s'agisse de camion ou de chemin de fer?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I think Mr. Baldwin could give you more information than maybe I can.

Mr. Baldwin: Basically, Mr. Thomas, trucking may be used, as the Chairman indicated, to supplement in the event of emergency or excess pressure or where a combination of a short haul truck plus a long haul aircraft makes the most sense. There is a function in our operations control centre called cargo movement control, and on a day-to-day basis, down the line forward planning, a few days as well, they determine how best the total cargo can be moved, looking at the load on hand, the load expected, and it may well be that on day "X" they will say, we have a problem from Toronto into Regina. We are going to be able to get 90 per cent of the load in on a freighter but the extra 10 per cent we will take off in Winnipeg and we will move it on by truck. Or alternatively, we may say that we have some Windsor cargo that is heading for London, England. The fastest method of moving that, given the capacity available, is to get it up by truck into Toronto and then to a freighter into London, England. It is really a supplementary day-to-day service backing up the basic air freighter movement of the company freight in the bellies of our passenger aircraft and all our cargo aircraft.

I think we have done a wee bit between Gander and St. John's; and we have, upon occasion—and these are the only other places I can think of—done a little bit between Fredericton and Saint John due to the fog problems, and some from Montreal into Moncton.

• 2020

Mr. Thomas (Moncton): I have been informed that these shipments from Montreal into Moncton are quite regular. I wonder whether you would check into that and see if there is any basis to that complaint.

Mr. Baldwin: I am not quite sure what you mean by "regular" but this is one of the places where we have found that the nature of the movement in the Atlantic provinces is such that we can complete the total service into the Atlantic provinces—Torbay, Halifax, what-have-you—by supplementary use of trucking into Moncton, and pick-up in Moncton on some occasions.

Mr. Thomas (Moncton): Do you give the same service? Naturally you do not give as fast a service, do you, by truck as you would by air?

Mr. Baldwin: In almost all cases, yes; because this is not a replacement for air movement: it is a supplement for a given small portion of it.

Mr. Thomas (Moncton): I would just like to ask one further question. I would like to have your comments, Mr. Pratte, on the comments made by your counterpart in CP Air with reference to first-class passage and economy.

[*Interprétation*]

M. Pratte: M. Baldwin pourra peut-être vous donner plus de renseignements que moi-même.

M. Baldwin: Monsieur Thomas, comme le président vous l'a dit, il se peut que l'on fasse appel au transport par camion en cas d'urgence ou de pression successive ou lorsque la combinaison d'un transport court par camion avec un long transport par avion est le plus raisonnable. Dans notre centre de contrôle des opérations nous avons plus précisément un service qui s'occupe du contrôle du mouvement des marchandises et quotidiennement, tout au long de l'exercice de planification, ce service détermine la meilleure manière de transporter cette cargaison totale, en tenant compte du volume des activités, du volume escompté, et il se peut très bien qu'un jour quelconque ce service nous dise, nous aurons des problèmes entre Toronto et Regina. Nous pourrons assurer le transport de 90 p. 100 des marchandises par avion cargo, mais les 10 p. 100 supplémentaires devront être débarqués à Winnipeg et nous devrons poursuivre par camion jusqu'à Regina. Ou bien, il se peut que nous ayons des marchandises à Windsor à destination de Londres, en Angleterre. La méthode de transport la plus rapide, étant donné les moyens disponibles, est de transporter ces marchandises par camion jusqu'à Toronto puis de les charger à bord d'un avion cargo à destination de Londres, en Angleterre. Il s'agit véritablement d'un service quotidien de complément pour appuyer les activités régulières de fret aérien de la compagnie, le fret étant contenu dans les soutes de nos avions passagers et de tous nos avions de cargo.

Nous avons fait appel à cette méthode entre Gander et St. John; et nous y avons aussi fait appel, à l'occasion, et ce sont les seuls endroits auxquels je puisse penser à l'heure actuelle, entre Fredericton et Saint-Jean partant de brouillard et quelquefois, entre Montréal et Moncton.

M. Thomas (Moncton): On m'a dit que ces expéditions entre Montréal et Moncton étaient très régulières. J'aimerais savoir si vous voudriez bien vérifier pour déterminer si ces plaintes sont fondées.

M. Baldwin: Je ne suis pas très certain de ce que vous voulez dire par «régulier» mais c'est un des endroits où nous avons constaté que la nature du trafic dans les provinces Atlantiques est telle que nous pouvons compléter les services totaux vers les provinces Atlantiques, vers Torbay, Halifax et je ne sais quelles autres villes, par l'utilisation complémentaire de camionnage en direction de Moncton et de ramassage à Moncton en certaines occasions.

M. Thomas (Moncton): Assurez-vous le même service? Il est naturel que vous n'assuriez pas un service aussi rapide par camion que par voie aérienne?

M. Baldwin: Dans la plupart des cas, oui; car il ne s'agit pas d'un remplacement total de l'expédition par voie aérienne, il s'agit d'un complément pendant une petite partie donnée de ce transport.

M. Thomas (Moncton): J'aimerais poser une autre question. J'aimerais savoir ce que vous pensez, monsieur Pratte, des commentaires de la compagnie CP Air en ce qui concerne les premières classes et les classes économiques.

[*Text*]

He implied that he was not satisfied that this was a good policy and said that they were seriously considering abandoning the first-class service. Has Air Canada considered this situation and have you given any thought to the whole matter?

Mr. Pratte: I have seen no indication that CP Air are planning or thinking of abandoning their first-class service in Canada. It is true that, in terms of some short-haul flights, we are looking at that kind of possibility because the preliminary indications we got from some surveys were to the effect that, on short-haul flights, this is not a service that the majority of customers are looking for.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Gilmer made this statement in a speech in Toronto. He referred to the fact that he did not think the economy passengers were getting the service they were paying for; he also referred to the fact, for example, that sometimes the first-class section of a plane will be practically empty and the economy section filled. They have four stewardesses or pursers on the flight and one or one-and-a-half spends all the time with the first-class passengers and the other two are trying to look after 80-some economy passengers. His suggestion was that he thought it should be reviewed.

Mr. Pratte: I am sorry; I thought you were referring to the speech made in New Zealand about two weeks ago by the Chairman of CP Air, Mr. Sinclair, who is also the Chairman of CPR. His remarks were to the same effect, according to the text I have seen.

It is quite clear that, on some flights, the first-class section is not patronized as well as the other. As a matter of fact, we have taken steps to review the first-class compartments on some of our aircraft.

Mr. Thomas (Moncton): Then you are looking at the matter?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman, for your indulgence.

The Chairman: The Chair was prepared to give you an extra minute or two, although you did take 11 or 12 minutes, Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): I knew that; that is why I stopped, Mr. Chairman.

The Chairman: The next questioner I have on my list is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to clarify some of the points that I brought out this morning with regard to air safety, as it has been highlighted today.

I just want to make it perfectly clear that in order to clear up a lot of this doubt about air safety in the different audits and so forth, I have requested that Air Canada produce all last year's safety audits from the avionics shop on the safety equipment and aircraft tires and in every department at Dorval. If all these documents are produced, then this will remove all doubt that all procedures are being adhered to. I hope that is perfectly clear.

[*Interpretation*]

Selon cette société, ce n'est pas une bonne politique et elle dit envisager sérieusement l'abandon du service de première classe. Air Canada s'est-il penché sur cette question et en avez-vous tiré des conclusions?

M. Pratte: Je n'ai rien vu qui puisse faire penser que la société CP Air ait l'intention de mettre fin à son service de première classe au Canada. Il est vrai que pour les courtes distances, nous étudions ce genre d'éventualité car d'après les indications préliminaires de quelques enquêtes que nous avons faites, il ressort que pour les vols de courte distance, la majorité de nos clients ne s'intéressent pas à ce genre de service.

M. Thomas (Moncton): C'est M. Gilmer qui a dit cela lors d'un discours à Toronto. Il disait qu'à son avis, les passagers en classe économique n'en avaient pas pour leur argent au point de vue service; et il a également dit, par exemple, que quelquefois, la cabine de première classe d'un avion est pratiquement vide alors que la cabine de classe économique est remplie. Il y a quatre hôtesses ou commissaires de bord dans l'avion, et deux d'entre elles ou eux passent tout leur temps dans la cabine des passagers de première classe et les deux autres essaient de s'occuper de près de 80 passagers en classe économique. Selon lui, il faudrait apporter certaines rectifications.

M. Pratte: Je m'excuse; je pensais que vous vouliez parler du discours prononcé en Nouvelle-Zélande il y a environ deux semaines par le président de la société CP Air, M. Sinclair, qui est également le président du CP. Selon le texte que j'ai vu, ses observations étaient dans le même sens.

Il est certain que sur certains vols, le nombre de passagers de première classe n'est pas aussi grand que dans l'autre. En fait, nous avons décidé de revoir les compartiments de première classe sur certains de nos appareils.

M. Thomas (Moncton): Vous étudiez donc cette question?

M. Pratte: Oui.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie, monsieur le président, de votre indulgence.

Le président: Nous étions prêts à vous accorder une ou deux minutes de plus, bien que vous ayez eu la parole pendant onze ou douze minutes, monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Je le savais, c'est pour cela que je me suis arrêté, monsieur le président.

Le président: Le suivant sur ma liste est M. McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais simplement avoir certaines précisions au sujet des questions que j'ai soulevées ce matin concernant la sécurité aérienne puisque l'on en a beaucoup parlé aujourd'hui.

Je veux simplement que l'on sache parfaitement qu'afin d'éliminer une grande partie de ces doutes concernant la sécurité aérienne au cours des différentes vérifications etc., etc.; j'ai demandé qu'Air Canada produise toutes les vérifications de sécurité faites par les ateliers au sujet des équipements de sécurité et des pneus d'avion et dans tous les départements de Dorval. Si tous ces documents sont produits, on ne doutera plus alors que toutes ces procédures sont appliquées. J'espère que c'est parfaitement clair.

[*Texte*]

This brings MOT into the picture. I want to know whether MOT is itself satisfied that their requirements are being met.

• 2025

Also, I asked for information on Flight No. 954, where there was a rapid depressurization incident. If Air Canada feels that this is not a subject that you want to discuss publicly, I suggest it be discussed in camera with this Committee, because there are other air incidents I would like to discuss. I am not making general statements; I have detailed information on other air incidents. So I will leave that with the Chairman and Mr. Pratte. I do not feel that these are subjects that should be discussed publicly and it was not my intention when I originally brought these air safety problems up in April that seven months later I was still going to be discussing them and talking about them. To me, this is perfectly ridiculous. If you feel that they should be discussed in camera, I think this should be considered by the Chairman. Do you have any comments on that, Mr. Horner?

The Chairman: Mr. Horner!

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, then, I am sorry.

An hon. Member: You are the chairman here, Mr. Chairman.

The Chairman: If I understood you correctly, you suggested that Air Canada verify or otherwise, your accusations that Flight No. 954 was a dangerous flight, not a dangerous flight, but that there was some kind of happening on that flight and if they do not want to do that publicly, perhaps they could do so in camera. The Chair is in the hands of the Committee. If the witnesses deny there was any difficulty on Flight No. 954, the Chair would recommend to the Committee that they accept the witnesses' word. But if the witnesses say, "All right, there were some difficulties that arose unbeknowst to us", and they are prepared to give evidence but only in camera, the Chair will go along with that too. I cannot do anything, Mr. McKenzie, on a suggestion to the Chair. The witnesses are here and you must question them, not the Chair.

Mr. Poulin, are you rising on a point of order?

Mr. Poulin: I am not rising, but I wish to speak to this point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: you will notice the Chair can always recognize a pony.

An hon. Member: A pony? How do you place your money?

Mr. Poulin: That is a little horse, Mr. Chairman. I am glad you did not use the further interpretation and . . .

The Chairman: You could have said corny.

Mr. Poulin: I know.

The Chairman: It shows that I am learning.

Mr. Poulin: I notice, no matter how hard you try your pronunciation of my name is not very good, but the interpretation of what it means, I think, is very accurate, and I appreciate that coming from a rancher from western Canada.

[*Interprétation*]

Cela fait entrer en jeu le ministère des Transports. Je veux savoir si le ministère des Transports pense que l'on satisfait pleinement ses exigences.

J'ai également demandé des renseignements sur le vol 954, sur lequel il y a eu un accident de dépressurisation rapide. Si Air Canada estime que le sujet ne doit pas être abordé en public, je suggère que le Comité en discute à huis-clos parce qu'il y a d'autres incidents aériens dont j'aimerais parler. Je ne parle pas en général; j'ai des renseignements détaillés sur d'autres incidents aériens. Je laisse donc le président et M. Pratte décider. Je ne pense pas que ces sujet doivent être discutés publiquement, et je n'avais pas l'intention lorsque j'ai évoqué ces problèmes de sécurité aérienne pour la première fois en avril, d'en reparler 7 mois plus tard. Cela me semble tout à fait ridicule. Si vous pensez devoir en parler à huisclos, c'est au président d'étudier la question. Qu'avez-vous à dire là-dessus, monsieur Horner.

Le président: Monsieur Horner.

M. McKenzie: Je veux dire, monsieur le président, je suis désolé.

Une voix: C'est vous qui êtes président, monsieur le président.

Le président: Si j'ai bien compris, vous suggérez qu'Air-Canada vérifie votre accusation selon laquelle le vol 954 était dangereux, non pas dangereux, mais il y a eu un incident sur ce vol et s'il ne veut pas le faire publiquement, on pourrait peut-être le faire à huisclos. Je suis entre les mains du Comité. Si les témoins nient qu'il y ait eu des difficultés au cours du vol 954, je recommande au Comité qu'il accepte la déclaration des témoins. Mais s'ils indiquent que des difficultés sont survenues à leur insu et qu'ils sont prêts à témoigner mais seulement à huisclos je suis également d'accord. Monsieur McKenzie, je ne peux rien faire à partir d'une suggestion adressée au président. Les témoins sont là, et c'est eux qu'il faut questionner non pas le président.

M. Poulin, invoquez-vous le Règlement?

M. Poulin: Non, mais j'aimerais parler de ce rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Vous remarquerez que je sais toujours reconnaître un «poulain».

Une voix: Un poulain? Comment placez-vous votre argent?

M. Poulin: Cela fait un peu chevalin, monsieur le président. Je suis content de voir que vous n'avez pas donné d'autres interprétation . . .

Le président: Vous auriez pu dire, «malin».

M. Poulin: Je sais.

Le président: Cela montre que j'apprends.

M. Poulin: Quelque effort que vous fassiez, vous n'arrivez pas à prononcer mon nom, mais vous en interprétez très bien la signification, ce que j'apprécie de la part d'un éleveur de l'Ouest.

[*Text*]

Mr. Chairman, seriously though, on Mr. McKenzie's point of order, my understanding is . . .

The Chairman: You did not raise a point of order, did you, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: No, it was a question.

Mr. Poulin: Well, I raise it as a point of order.

The Chairman: We will let Mr. Poulin finish.

Mr. Poulin: My understanding, Mr. Chairman, is that any incident such as has been referred to by Mr. McKenzie, is investigated by the Ministry of Transport, and this investigation is fairly extensive; the safety regulations as set out by the government through regulation and through statute are such that these things must be investigated. As a matter of fact, we have one of the highest standards of safety applicable to any airline in the world, and it is being performed constantly by Air Canada. I would like, with your permission, Mr. Chairman, to ask a couple of question of Mr. Pratte to elicit this type of information. In other words, why should we go into a depressurization on Flight No. 954, for example, when they might have had a blowout of a tire on another aircraft—and we can go into these issues constantly. There are many that have gone under fatal accident which have not only been investigated by the Ministry of Transport, but by the provincial department involved, and a coroner's inquest has been held, and the fault has been laid properly. Are we here to go over these things, to review each and every incident that has occurred? If the tactic of the members opposite is to delay us here and not to get this bill before Parliament and through to provide the necessary capital funds for this airline, well, let us just get it out in the open.

The Chairman: Mr. Poulin, you will probably acknowledge the difficult position the Chair is in. You, yourself, said Mr. McKenzie was making accusations without some foundation. Now he is asking for the foundations. Whether the foundations are there or otherwise, I am not in a position to determine.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, I am glad you and I agree.

• 2030

Mr. Horner: He completely surprised me with this thing.

Mr. Poulin: I am glad you and I agree on that point; he has made an accusation without foundation and now he is asking for the evidence. That is exactly the point I made this morning.

The Chairman: All right.

Mr. Poulin: He does not have the evidence and I think the thing should be withdrawn.

The Chairman: No.

Mr. Poulin: If he has the evidence why does he not come forward.

The Chairman:: Excuse me, Mr. Poulin, the Chair looks at it a little differently. Mr. McKenzie, nor I nor you really know whether there is any foundation to the accusation that may have been suggested about Flight 954. The only people who really know, I guess, would be the passengers or the managers of the airline.

[*Interpretation*]

Pour en revenir aux choses sérieuses, monsieur le président, à propos du rappel au Règlement de M. McKenzie . . .

Le président: Vous n'avez pas invoqué le Règlement, n'est-ce pas, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Non, j'ai posé une question.

M. Poulin: Eh bien, je l'interprète comme un rappel au Règlement.

Le président: Laissons finir monsieur Poulin.

M. Poulin: D'après moi, monsieur le président, tout incident tel que celui auquel a fait allusion M. McKenzie fait l'objet d'une enquête assez poussée du ministère des Transports; les règles de sécurité établies par le gouvernement au moyen de règlements et de lois l'exigent. En fait, nos normes de sécurité aérienne sont parmi les plus sévères au monde, et Air Canada les applique constamment. Si vous le permettez, monsieur le président, je poserai quelques questions à M. Pratte pour confirmer ce genre de renseignements. Autrement dit, pourquoi avoir dépressurisé le vol 954, par exemple, alors qu'un autre appareil aurait pu avoir une crevaison et nous pouvons continuer ainsi sans fin. Plusieurs accidents mortels ont fait l'objet d'enquête non seulement du ministère des Transports, mais du ministère provincial approprié; il y a eu enquête du coroner et des charges ont été portées. Allons-nous revenir là-dessus et étudier tous les incidents qui sont survenus. Si les députés de l'opposition ont pour tactique de nous retarder pour que ce bill ne passe pas devant le Parlement et que cette compagnie aérienne n'obtienne pas les crédits qui lui sont nécessaires, qu'ils le disent franchement.

Le président: Monsieur Poulin vous avouerez que je me trouve dans une position difficile. Vous avez dit vous-même que M. McKenzie portait des accusations sans fondement. Il demande maintenant ces fondements. Je ne suis pas en position de déterminer si ceci existe ou non.

M. Poulin: Monsieur le président, je constate avec plaisir que nous sommes d'accord.

M. Horner: Il m'a pris par surprise avec cela.

M. Poulin: Je constate avec plaisir que nous sommes d'accord, il a porté une accusation sans fondement et maintenant il demande des preuves. C'est exactement ce que j'ai dit ce matin.

Le président: Très bien.

M. Poulin: Il n'a pas de preuves et je pense qu'il devra retirer son accusation.

Le président: Non.

M. Poulin: S'il a des preuves, pourquoi ne pas les exposer?

Le président: Excusez-moi, monsieur Poulin, mais je ne suis pas tout à fait de votre avis. Ni M. McKenzie, ni vous ni moi ne savons si l'accusation portée à propos du vol 954 est réellement fondée. Les seuls qui pourraient le savoir seraient les passagers ou les directeurs de la compagnie.

[*Texte*]

If the witnesses for the airline deny that there was any danger or anything exceptionally out of order, and I use that term advisedly, then they can deny that and we will have to accept their word.

If they say, "There was; it was a freak occurrence; we do not want to give it to the committee in public", the Chair will also appreciate it because I know, I fly nearly every weekend. I want to be assured that I am absolutely safe and I want to assure you, Mr. Poulin, and this committee and Air Canada that I have felt that way regularly and I fly many miles every year. I acknowledge the difficulty of the question. I wish Mr. McKenzie would ask the help of the Chair.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, perhaps I could be of help.

The Chairman: Yes, you could . . .

Mr. Mackasey: Okay.

The Chairman: . . . with your ability at negotiation.

Mr. Mackasey: I think Mr. McKenzie is quite proper in bringing this point up. The point I would like to find out through you and from Mr. McKenzie or through you from Mr. Pratte is this: is the airline aware of any incident on that particular flight? If so, was anything done about it by the airline or by the appropriate government officials? This is all I would like to know.

Mr. Baldwin: My recollection is that this came on a morning office report as a depressurization incident on an aircraft, which is not necessarily abnormal. If there had been a major safety feature involved it would have been reported immediately up stream. It was not so reported. But in all fairness, Mr. Mackasey, in view of the fact that the issue has been raised I probably should find out whether this was listed as a category E or a category G . . .

M. Mackasey: Regardless of what category it was listed, you are aware there was an incident.

Mr. Baldwin: I am aware of incidents every day that relate to the operation of the airline. They come in the morning office reports.

Mr. Mackasey: That is a little evasive. I am asking if you were aware of an incident on Flight 954.

Mr. Baldwin: After Mr. Mckenzie spoke this morning we checked and were told there was a depressurization.

Mr. Mackasey: That is fine. Now to help the Chairman, there is no new information coming forward then. You are aware of it.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: And therefore something must have been done about it.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Mackasey: Fine, then I am not too sure about why we need go *in camera* about anything. Air Canada knows about it and did something about it.

Mr. Baldwin: The point I am making is that if there had been a sefety feature involved, it would have been reported up stream and this was not done.

[*Interprétation*]

Si les témoins de la compagnie aérienne veulent nier qu'il y ait eu danger ou circonstance exceptionnelle, et j'emploie ce terme à propos, ils peuvent le faire et nous devrons accepter leur témoignage.

S'ils affirment le contraire mais ne veulent pas en parler en public, je leur en serai gré également parce que je prends l'avion presque toutes les fins de semaine. Je veux être sûr d'être en toute sécurité et je tiens à vous assurer, monsieur Poulin, le comité et Air Canada que je me suis toujours ainsi senti et que je prends souvent l'avion, tous les ans. Je reconnais la difficulté de la question. J'aimerais que M. McKenzie me demande mon aide.

M. Mackasey: Monsieur le président, je pourrais peut-être vous aider.

Le président: Oui, sans doute . . .

M. Mackasey: D'accord.

Le président: . . . grâce à vos dons de négociateur.

M. Mackasey: Je pense que M. McKenzie a raison de soulever cette question. J'aimerais savoir de M. McKenzie ou de M. Pratte si la compagnie a connaissance d'un quelconque incident au cours de ce vol particulier. Dans ce cas, la compagnie ou les responsables du gouvernement ont-ils fait quelque chose? C'est tout ce que je veux savoir.

M. Baldwin: Si je me souviens bien, nous avons reçu un rapport, un matin, sur une question de dépressurisation sur un appareil, ce qui n'est pas forcément anormal. S'il y avait eu une question grave de sécurité, les autorités supérieures en auraient été immédiatement informées. Cela n'a pas été le cas. Mais en toute justice, monsieur Mackasey, vu que la question a été soulevée, je devrais sans doute si l'incident a été classé E ou G.

M. Mackasey: Quelle qu'en soit la catégorie, vous savez qu'il y a eu un incident.

M. Baldwin: On me parle tous les jours d'incidents liés à l'exploitation de la compagnie. Ils sont indiqués dans les rapports du matin.

M. Mackasey: Vous êtes un peu évasif. Je vous demande si vous aviez connaissance de l'incident survenu au cours du vol 954.

M. Baldwin: Après que M. McKenzie en ai parlé, ce matin, nous avons vérifié et on nous a dit qu'il y avait eu dépressurisation.

M. Mackasey: Très bien. J'en déduis donc, pour aider le président, que nous n'avons pas de nouveaux renseignements à ce propos. Vous le savez.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mackasey: On a donc dû remédier à la situation.

M. Baldwin: C'est vrai.

M. Mackasey: Je ne vois donc pas très bien pourquoi nous devrions siéger à *huis clos.* Air Canada connaît l'incident et y a remédié.

M. Baldwin: Je prétends que s'il y avait eu manquement aux consignes de sécurité, les autorités supérieures l'auraient su, ce qui n'est pas le cas.

[*Text*]

Mr. MacKay: What is involved in depressurizing? Can you give us more detail on this?

Mr. Baldwin: The pressure in the aircraft deteriorates and the aircraft decends to a lower altitude; that is all.

The Chairman: All right, Mr. Mackenzie, I go back to your original question. You have brought it to the attention of Air Canada. They are going to examine it further and in their cursory examination of it over the supper hour, they found that there was some pipe blockage which caused a depressurization and they had to go down to a lower altitude.

I would take it from that, Mr. Baldwin and Mr. Pratte, that you would report privately in letter to Mr. McKenzie about that flight or to the committee.

Mr. Mackasey: I think Mr. McKenzie should be commended for bringing the problem to the attention of . . .

The Chairman: Or to the committee Chairman; it really does not matter to me. I am just trying to bring the matter to a head.

We have reached an understanding, I think. I see Mr. McKenzie nodding his head in the affirmative.

Mr. McKenzie: I have not agreed to anything. I have not anywhere near finished with this incident. I do not think we can deal on general statements, Mr. Chairman.

• 2035

I understand that this aircraft was only 47 hours off its maintenance operational check. I think it would be most beneficial to this committee to have a detailed document on this particular incident. There were many plaudits this afternoon for Air Canada's safety and so forth. The May 17, 1973 edition of *Flight International* places Canada eighth in world airline safety, two below average. This would bring MOT into it, because when they state that Canada is eighth it does not cover just Air Canada. I do not know whether we are in eighth position strictly because of Air Canada, CP Air, Transair Limited or other airlines. But I heard this afternoon about how wonderful they are, and then I read that we are in eighth position, two positions below average.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, for clarification, is Canada in general in eighth position, or Air Canada?

Mr. McKenzie: It says Canada.

Mr. Mackasey: Does that include Cessna's? The one I was in last week had no heater.

Mr. McKenzie: That could be in line, but we are eighth.

Mr. Mackasey: But not Air Canada necessarily? It could be CP Air theoretically?

Mr. McKenzie: That is what I said.

Mr. Mackasey: Air Canada could be first?

[*Interpretation*]

M. MacKay: Qu'est-ce que la dépressurisation? Pouvez-vous nous donner des détails là-dessus?

M. Baldwin: La pression baisse dans l'avion, qui descend plus bas. C'est tout.

Le président: Très bien, M. McKenzie, j'en reviens à votre question originale. Vous l'avez porté à l'attention d'Air Canada, qui va entreprendre des recherches plus approfondies et qui, pendant le dîner, a appris qu'un tuyau s'était bloqué, ce qui a provoqué une dépressurisation et obligé l'avion à descendre plus bas.

J'en déduis, M. Baldwin et M. Pratte, que vous devriez communiquer par écrit, soit en particulier à M. McKenzie, soit au comité, les détails de ce vol.

M. Mackasey: Je pense qu'on doit féliciter M. McKenzie pour avoir porté le problème à l'attention . . .

Le président: Ou au président du comité; cela ne me fait rien. J'essaie simplement de régler la question.

Nous sommes parvenus à un accord, je pense. Je vois M. McKenzie faire un signe de tête affirmatif.

M. McKenzie: Je ne conviens de rien du tout. Je n'en ai absolument pas fini avec cet incident. Je ne pense pas que nous puissions nous contenter de déclarations générales, monsieur le président.

On me dit que cet appareil n'en était qu'à 47 heures de sa vérification d'entretien. Il serait très utile au Comité d'obtenir un rapport détaillé sur cet incident particulier. On a entendu cet après-midi de nombreuses félicitations au sujet de la sécurité d'Air Canada et ainsi de suite. Or, le numéro du 17 mai 1973 de *Flight Interational* accorde au Canada la huitième place au monde en matière de sécurité aérienne, soit à deux places en-dessous de la moyenne. Cela intéresse le ministère des Transports, car lorsqu'on dit que le Canada est huitième, cela ne s'applique pas qu'à Air Canada. Je ne sais pas au juste si nous sommes à la huitième place précisément grâce à Air Canada, à CP Air, à Transair Limitée ou à d'autres compagnies aériennes. Mais alors que j'écoutais cet après-midi tant de compliments à ce sujet, voici une lecture qui m'apprend que nous sommes à la huitième place, soit à deux places en-dessous de la moyenne.

M. Mackasey: Une précision, monsieur le président, est-ce que c'est le Canada en général qui est à la huitième place, ou seulement Air-Canada?

M. McKenzie: Selon le texte, c'est le Canada.

M. Mackasey: Cela s'applique-t-il également aux avions Cessna? Celui dans lequel j'ai voyagé la semaine dernière n'avait pas de chauffage.

M. McKenzie: Cela a peut-être quelque rapport, mais en tout cas nous sommes huitième.

M. Mackasey: Mais pas forcément Air Canada? En principe, cela pourrait s'appliquer à CP Air?

M. McKenzie: C'est ce que je disais.

M. Mackasey: Air Canada pourrait donc être à la première place?

[*Texte*]

Mr. McKenzie: We are not in an enviable position. We are eighth, which is below average in world safety.

Mr. Mackasey: But we are talking about Air Canada, I think.

Mr. McKenzie: Yes, but this should be clarified.

I have another report of another incident. I brought this up this past summer and it was denied by Air Canada. It was an emergency landing on May 25 of an L-1011 and:

> ... the number one engine was found with two bore-scoping ports open. The plugs for the HP-IP turbine and combustion chamber inspection holds were not installed. Both bore-scope ports had been opened for a routine bore-scope inspection which was called for the HP turbine. Both ports were blowing high temperature gases. The combusion chamber near port No. 8 fuel spray nozzle is only inches away from the engine fire wire.
>
> On the No. 3 engine the intermediate pressure air-duct connection to the main pneumatic ducting inside the No. 3 pylon was found separated, and the upper coupling clamp missing.

This was an emergency landing where two engines failed and Air Canada denied there was such an incident. But I have here the document which gives a detailed ...

Mr. Pratte: Who denied and when? What document are you talking from?

The Chairman: What document are you reading from?

Mr. McKenzie: *Maintenance base, Montreal Airport, Engineer Supplement.* It is in regard to the L-1011 that had this emergency landing.

The Chairman: It is a document of Air Canada?

Mr. McKenzie: It is an Air Canada document. The engine had been changed prior to the flight There was no ...

Mr. Poulin: Could that be identified by the Vice-President, Maintenanc of Air Canada to see whether it really is an authentic document? If it is we can at least go on on that basis.

Maybe the trail boss would get his herd in order over there.

The Chairman: I was just about to suggest that. You recall what I asked him. If it is an Air Canada document, it should at least be presented to the witnesses, if not tabled with the Committee, so that it could be examined as to its authenticity.

Mr. McKenzie: I do not mind tabling the document. I have never been involved in such a ridiculous exercise in my life. I started talking about air safety in April ...

[*Interprétation*]

M. McKenzie: Nous ne sommes guère dans une position enviable. Nous sommes huitième, ce qui est en-dessous de la moyenne mondiale de la sécurité.

M. Mackasey: Mais nous parlons d'Air Canada, je pense.

M. McKenzie: Oui, mais il faudrait préciser cela.

J'ai un autre rapport au sujet d'un autre incident. J'en ai fait mention l'été dernier, et Air Canada a nié l'incident. Il s'agit d'un atterrissage forcé d'un avion L-1011, survenu le 25 mai:

> ... on a trouvé que deux orifices d'inspection du moteur numéro 1 étaient ouverts. On avait omis d'installer les tampons de la turbine HP-IP, ainsi que les dispositifs de retenue pour l'inspection des chambres de combustion. Les deux orifices d'inspection avaient été ouverts pour une inspection de routine de la turbine HP. Les deux orifices émettaient des gaz à haute température. La chambre de combustion près du gicleur de carburant de l'orifice numéro 8 ne se trouve qu'à quelques pouces du fil d'incendie du moteur.
>
> On a trouvé que le branchement intermédiaire du conduit d'air comprimé du moteur numéro 3, qui mène au conduit pneumatique principal à l'intérieur du pylon numéro 3 était détaché et que la bride supérieure d'accouplement faisait défaut.

Il s'agit d'un atterrissage forcé survenu lorsque deux moteurs ont calé, et Air Canada nie qu'un tel incident ait eu lieu. Mais j'ai ici le document qui fournit tous les détails ...

M. Pratte: Qui l'a nié, et quand? Quel document citez-vous?

Le président: Quel est le document que vous citez?

M. McKenzie: C'est le supplément de génie du Service d'entretien de l'aéroport de Montréal. Cela parle de l'atterrissage forcé de cet avion L-1011.

Le président: Est-ce que c'est un document d'Air Canada?

M. McKenzie: En effet. Et le moteur avait été changé avant ce vol. Il n'y avait pas de ...

M. Poulin: Pourrions-nous le faire examiner par le vice-président du Service d'entretien d'Air Canada, pour découvrir s'il s'agit vraiment d'un document authentique? Si c'est le cas, nous pourrons continuer à en discuter.

Peut-être que le chef de groupe là-bas voudra bien rétablir un peu d'ordre dans son troupeau.

Le président: J'étais sur le point de proposer la même chose. Vous vous souvenez de ce que je lui ai demandé. S'il s'agit d'un document d'Air Canada, on devrait au moins le présenter au témoin, sinon le déposer auprès du comité, pour qu'il puisse l'examiner en vue d'en établir l'authenticité.

M. McKenzie: Je n'ai aucune objection à déposer le document. De toute ma vie, je ne me suis jamais associé à un exercice tellement ridicule. J'ai commencé à parler de la sécurité aérienne en avril.

[*Text*]

The Chairman: No, no, Mr. McKenzie. Being a member of Parliament, and being a member of the Transport Committee, has always been a frustrating job; I feel sorry for you, but it is not ridiculous. We will try to get to the heart of that. Are you prepared to table it?

Mr. McKenzie: Yes.

The Chairman: Is the Committee agreed that . . .

Mr. Poulin: Let the Vice-President in charge of Maintenance first of all determine whether or not it is an authentic document. He is here; he knows the documents of his organization.

An hon. Member: You said you wanted him to table some documents.

Mr. Poulin: No, I said, "would you please submit it to be identified."

The Chairman: Order, gentlemen, order! Let Mr. Pratte, the Chairman, speak to this question.

Mr. Pratte: Mr. McKenzie, since you stated that we denied that that incident occurred, I think I should read the text of a statement that we issued to the CFCF radio in Montreal, I think on June 1, in response to an interview with Mr. Dan McKenzie regarding safety on Air Canada aircraft. It reads as follows:

> Air Canada categorically denies Mr. McKenzie's accusations and says that the Dorval overhaul base is one of the most modern and best equipped facilities of its kind in the world, staffed with highly competent technicians. Air Canada's maintenance and overhauls standard rank as high as any in the industry. The L-1011 is a proven aircraft, operating with high efficiency with Air Canada and other world airlines. The charge that it is dangerous to operate it over Montreal is simply ridiculous.

The incident referred to in Mr. McKenzie's statement presumably concerns a training flight. The second engine was shut down just prior to landing as a precautionary measure because of an air pressure duct failure warning light indication, an improperly installed duct, and on inspection the port plug caused the overheating indication, and no damage resulted to the engine. The 1011 is quite capable of flying on a single engine and was at no time in any distress. So, to say that we denied that an incident happened I think is quite inaccurate.

An hon. Member: You mean you publicized it on radio?

• 2040

Mr. Pratte: That is a statement that was issued to CFCF radio. That is a radio station in Montreal.

The Chairman: That seems to answer the question. Mr. MacInnis on a point of order.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I have one short question on this matter of the aircraft with the improperly installed whatever it was you referred to in your letter. How does it get preflight clearance if it is not properly equipped and all equipment is not properly installed?

[*Interpretation*]

Le président: Non, non, monsieur McKenzie. La tâche d'un député au Parlement, membre du comité des Transports, a toujours été désespérante; je vous plains bien, mais il ne s'agit pas d'un exercice ridicule. Nous allons essayer d'arriver au cœur du problème. Êtes-vous prêt à le déposer?

M. McKenzie: Oui.

Le président: Le Comité est-il d'avis que . . .

M. Poulin: Laissons d'abord déterminer par le vice-président chargé du Service d'entretien s'il s'agit ou non d'un document authentique. Il est ici présent; il connaît certes les documents de son organisation.

Une voix: Vous avez dit que vous vouliez qu'il dépose certains documents.

M. Poulin: Non; j'ai dit, «Voulez-vous bien le soumettre à notre inspection».

Le président: A l'ordre, messieurs, à l'ordre! Laissons M. Pratte, le président d'Air Canada, répondre à cette question.

M. Pratte: Monsieur McKenzie, puisque vous avez affirmé que nous avions nié l'incident, je crois devoir lire le texte d'une déclaration que nous avons distribuée, le 1er juin je crois, à la station de radio CFCF à Montréal, en réponse à une entrevue de M. Dan McKenzie au sujet de la sécurité des avions d'Air Canada. Je cite cette déclaration:

> Air Canada nie de façon catégorique les accusations de M. McKenzie, et affirme que la base d'entretien de Dorval est une des installations les plus modernes et les mieux équipées de son genre dans le monde entier, et que son personnel se compose des techniciens hautement compétents. Les normes d'inspection et d'entretien d'Air Canada sont parmi les plus rigoureuses de toute l'industrie. Le L-1011 est un avion qui a fait ses preuves, et qui sert Air Canada et les autres compagnies mondiales d'aviation avec la plus grande efficacité. Il est tout simplement ridicule de prétendre qu'il est dangereux de le faire survoler Montréal.

L'incident auquel fait allusion M. McKenzie a trait à un vol d'entraînement. Le deuxième moteur a été coupé juste avant l'atterrissage comme mesure de précaution à cause du signal d'une lampe témoin qui indiquait une défectuosité à un conduit d'air, une mauvaise installation. A l'inspection, on s'est aperçu que c'était le bouchon de bâbord qui avait causé le signal de surchauffage et qu'il n'y avait pas eu de dommage au moteur. De toute façon, le 1011 est parfaitement capable de voler avec un seul moteur et n'a jamais été vraiment en danger. Dire que nous avons nié qu'un incident se soit produit n'est pas du tout juste.

Une voix: Vous voulez dire que la radio en a fait état?

M. Pratte: Il y a eu un communiqué de remis à la station de radio CFCF. C'est une station de Montréal.

Le président: Le témoin a répondu à la question. Monsieur MacInnis invoque le Règlement.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'ai une brève question à poser au sujet de l'appareil où il s'est produit cette défectuosité que vous avez mentionnée dans votre lettre. Comment a-t-il pu recevoir l'autorisation de voler s'il y avait défectuosité et si tout ne fonctionnait pas correctement?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I did not hear your question.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): You reported the engine was shut down because something was not properly installed. How does an aircraft, training or otherwise, get preflight clearance when such a situation is very obvious? How does it arrive at that?

The Chairman: We will let the witness answer that. Order, gentlemen. Mr. Mackasey, as an overzealous person, is prepared to protect every individual, even the witness. I have long acknowledged that of him. Order, gentlemen, let the witness answer this question.

Mr. Pratte: I think the answer to that is just that it is the human factor involved, and since that incident happened the requirements of the manufacturer have been changed and internally some procedures have been changed, and the job tickets now require two signatures as opposed to one. I have to say that prior to that our procedure was exactly in line with that of all the other carriers in the world.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): The procedure failed in Montreal on that occasion.

Mr. Pratte: All right. It may fail in any other place in the world. It may fail in Rome, New York, Washington or Tulsa, as it could fail in Winnipeg. One thing I wish to say is that in my view it is basically wrong to feel that because some people were transferred from Winnipeg to Dorval that automatically they have become negligent in the performance of their work. The same kind of incident could happen no matter who in Canada does the work. It is just human failure. It happens everywhere in the world.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Who suggested that, Mr. Chairman?

The Chairman: Order, gentlemen. I think we have had a pretty good exchange. I think Mr. MacKenzie has received his answers. I have to acknowledge that between all the interruptions I am in doubt as to how much time is left to Mr. MacKenzie. I will allow you one more question and then I would prefer to go on to other matters.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on a point of order. This is supplementary to Mr. MacInnis' question, and I am sure you will give me equal time. I would like to ask the president whether this engine was cut off prior to takeoff or as it was landing? Was the motor in working condition before taking off or was it cut off before coming in?

Mr. MacKenzie: What incident is Mr. Pratte referring to?

An hon. Member: The missing tapes!

The Chairman: Your news release is what he read out, Mr. MacKenzie.

Mr. MacKenzie: I would like to read some of the other observations that were made:

> Further action required. Montreal line maintenance management will exercise corrective action in regard to personnel. Preventive measures to be discussed with aircraft quality. Further action required.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je n'ai pas compris la question.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Vous avez indiqué qu'un moteur avait dû être coupé à cause d'une défectuosité qui s'était produite. Comment un appareil, même en vol d'entraînement, peut-il obtenir l'autorisation de voler lorsqu'il y a défectuosité? Comment peut-il se présenter?

Le président: Laissons le témoin répondre, si vous le voulez bien. A l'ordre, s'il vous plaît. M. Mackasey, toujours aussi zélé , est toujours prêt à protéger son prochain, le témoin même. Je le connais bien. A l'ordre, je vous prie laissons répondre le témoin.

M. Pratte: L'erreur est humaine et depuis que l'incident s'est produit, les normes du fabricant ont été modifiées et les procédures internes, revisées, de sorte que maintenant il faut deux signatures sur les fiches des travaux. Même avant, nos précédures étaient en tout point comparable à celles des autres transports d'air mondiaux.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): La procédure utilisée à Montréal n'a pas donné de très bon résultat.

M. Pratte: D'accord, mais le cas peut se présenter ailleurs dans le monde. Il peut se présenter à Rome, à New-York, à Washington, à Tulsa, à Winnipeg aussi. Il me semble qu'il ne faut pas sauter à conclusion que les personnes mutées de Winnipeg à Dorval sont devenues négligentes dans leur travail pour cela. Le même incident peut se produire n'importe où indépendamment de qui fait le travail au Canada. Il s'est agi d'une erreur humaine. Elle aurait pu se produire n'importe où.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Qu'est-ce qui vient de faire la remarque, monsieur le président?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le débat a duré suffisamment. M. McKenzie a reçu ses réponses. Maintenant, avec toutes ces interruptions, je dois avouer que je ne sais plus combien de temps il reste à M. McKenzie. Je vais lui permettre de poser encore une question avant de passer à quelqu'un d'autre.

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoque le Règlement. Je veux poser une question supplémentaire qui découle de celle de M. MacInnis; je suis sûr que vous allez m'accorder le même temps. Je voudrais demander au président si le moteur a été coupé avant le décollage ou au moment de l'atterrissage. Est-ce que le moteur fonctionnait normalement avant le décollage ou a-t-il été coupé juste avant l'atterrissage?

M. McKenzie: Mais à quel incident a fait allusion M. Pratte?

Une voix: Aux bandes disparues.

Le président: Il a lu le communiqué de presse qui a été remis, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Mais ce n'est pas tout.

> Autres mesures à prendre: les responsables de l'entretien à Montréal doivent rectifier la situation en ce qui concerne le personnel. Des mesures de prévention doivent être discutées pas seulement le . . .

[*Text*]

It goes on, number two:

> Propulsion engineering are investigating the possibility of visually identifying boroscope hole plugs. Heat resistant paint is being considered.

Obviously there was a problem:

> Lockheed California Company have been requested to initiate action to remove the throttle cable tension regulator. Plastic covers to provide heat resistant material if covers are required. Campaign action is intended.

Mr. Pratte: That is the one I just told you about. As a result of the incident that occurred on this training flight the Lockheed Manufacturing Company exchanged and made some modifications, like any manufacturer does practically every day in the week. As incidents happen improvements are made, but because improvements are made that does not mean that our employees are not performing a good job.

• 2045

Mr. McKenzie: Well, they are not satisfied that a good job is being performed. Now you say that you are completely satisfied with the operation at Dorval. I have been in contact with these people today, they are not satisfied with the job there, and I pointed this out. In April I sent a detailed explanation to the Minister. The MOT people refused to do anything about it; they said I was not specific. The Minister asked them to do an investigation. He said that I did make precise statements.

Mr. Pratte: Mr. McKenzie, we invited you to come and meet with the Vice-President of Maintenance in Dorval. What else can we do?

Mr. Poulin: Did he come, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: No, he agreed to come and then he never came.

The Chairman: Order, gentlemen!

Mr. McKenzie: I came to Dorval twice.

The Chairman: Order, gentlemen! Mr. McKenzie, you are going to have to bear with the Chair. I recognized you at 8.22 p.m., I readily acknowledge that there have been all kinds of interjections and points of order, but it is now 8.46 p.m. Mr. McKenzie, I will put your name down again.

Mr. McKenzie: Can I ask a final question?

The Chairman: RIIf you have some kind of wrap-up question, but not a rehash of what you have said.

Mr. McKenzie: Is Air Canada prepared to do anything about the charges made by the employees at Dorval? And you made a very serious accusation when you said that it was just the people who were transferred from Manitoba?

[*Interpretation*]

Le paragraphe se poursuit il y a un deuxième paragraphe:

> Les spécialistes de la population essaient de trouver une méthode d'inspection visuelle des bouchons de sortie de boroscope. On examine la possibilité d'utiliser de la peinture résistant à la chaleur.

Le paragraphe se poursuit il y a certainement quelque chose qui ne va pas:

> On a demandé à la compagnie Lockheed de Californie de faire enlever le régulateur de tension du câble d'étrangleur, également de prévoir des bouchons de plastique fait de matière résistant à la chaleur en cas de besoin. Une campagne doit être lancée.

M. Pratte: C'est ce que je viens de vous dire. A ces deux incidents au cours du vol d'entraînement, la compagnie Lockheed a apporté certaines modifications tous les fabricants le font presque journalement. Si des incidents se produisent, on fait des améliorations, mais ces améliorations ne signifient pas que les employés ne font pas un bon travail.

M. McKenzie: Ils n'ont pas l'impression qu'ils font un bon travail. Vous dites que vous êtes tout à fait satisfait des opérations à Dorval. J'ai parlé à ces personnes aujourd'hui, et elles ne sont pas satisfaites de leur emploi comme je l'ai déjà souligné. J'ai envoyé, en avril, des explications détaillées au ministre. Les représentants du ministère des Transports ont refusé de faire quoi que ce soit. Ils ont dit que je n'étais pas assez précis. Le ministre leur a demandé de faire enquête. Il a déclaré que j'avais fait des déclarations précises.

M. Pratte: Monsieur McKenzie, nous vous avons invité à venir rencontrer le vice-président de l'entretien à Dorval. Qu'est-ce que nous pouvons faire d'autre?

M. Poulin: Est-il venu, monsieur Pratte?

M. Pratte: Non, il a accepté, mais il n'est jamais venu.

Le président: A l'ordre, messieurs!

M. McKenzie: Je suis allé à Dorval à deux reprises.

Le président: A l'ordre, messieurs! Monsieur McKenzie, vous allez devoir me supporter. Je vous ai donné la parole à 8 h. 22 mais il y a eu toutes sortes d'interventions de rappels au Règlement, mais il est maintenant 8 h. 46 et j'inscris de nouveau votre nom pour plus tard.

M. McKenzie: Puis-je poser une dernière question?

Le président: Si c'est une question pour résumer un peu la situation, mais je ne veux pas que vous rabâchiez les mêmes arguments.

M. McKenzie: Air Canada est-il disposé à prendre des mesures à l'égard des accusations portées par les employés de Dorval? Vous avez fait une accusation sérieuse lorsque vous avez déclaré qu'il s'agissait simplement des gens transférés au Manitoba.

[*Texte*]

Mr. Pratte: Mr. McKenzie, the only charges we have heard are the charges that you have made. We have heard of no other charges on behalf of the employees. The employees have a method. If they are unhappy with the safety procedures we have at Dorval the collective labour agreement provides them with the proper method of dealing with that. If you have some particular concerns—and you have been invited—the Vice-President of Maintenance is prepared to see you any time. But the accusations you made in the press and the press kit you have distributed in Winnipeg is so general that in spite of our efforts—my efforts, those of the Vice-President of Maintenance, Vice-President of Technical Services, the inspection of the DOT—we have found nothing.

For instance, you said in your press kit that the manuals were out-dated. Now what does that sentence mean?

Mr. McKenzie: Well, when you present me with all the audits then we will know whether or not they are out-dated.

Mr. Pratte: I am not going to present all the audits because, with all due respect, I do not think this Committee is the proper forum to inspect our procedure in Dorval. If you have any particular incident that you want to discuss with us, we would be pleased to discuss it with you. But I think the people in the Ministry are the proper authority to decide whether our procedures are in line with what they are prescribing and are in line with the procedures followed by other carriers.

Mr. McKenzie: Would like to contact Mr. R. J. Thatcher tomorrow to see if he has any documented statements from Air Canada employees in regard to inspections and audits and safety? Would you mind contacting him tomorrow?

Mr. Pratte: Who is this?

Mr. McKenzie: R. J. Thatcher, Director, Maintenance Quality, Air Canada Maintenance Base, Dorval, Quebec. I believe this document was brought to the attention of Mr. Norberg this past week. Will you check that out?

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, can you identify Mr. Thatcher for the rest of us?

The Chairman: Who is Mr. Thatcher, Mr. McKenzie, for Mr. Mackasey's information?

Mr. McKenzie: Director, Maintenance Quality, Air Canada Maintenance Base, Dorval. Would you ask him if has received any documented information and signed statements from employees at Dorval? I would appreciate it if you would do that, and I will not pursue the matter any further. And I would like you to do that personally, Mr. Pratte—and follow it up with Mr. Norberg.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie, for summarizing your complaints. I know that Air Canada will follow up and investigate the charges you have made.

Mr. Turner has waited patiently all day and I must congratulate him for his patience with the Chair. He is a far better Committee member than the Chair used to be when he was Chairman.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Monsieur McKenzie, les seules accusations que nous ayons entendues sont celles que vous avez portées. Nous n'avons entendu parler d'aucune autre accusation de la part des employés. Les employés ont une méthode. S'ils ne sont pas contents des procédures de sécurité que nous avons à Dorval, leur convention collective prévoit une méthode appropriée leur permettant d'y voir. Si vous avez des inquiétudes particulières, vous avez déjà été invité, le vice-président de l'entretien est disposé à vous rencontrer à n'importe quel moment. Les accusations que vous avez faites dans la presse et les documents que vous avez distribués à Winnipeg sont tellement généraux qu'en dépit de nos efforts, des miens et de ceux du vice-président de l'entretien, du vice-président des services techniques, du service d'inspection du ministère des Transports, nous n'avons rien trouvé.

Vous avez dit par exemple dans vos documents de presse que les manuels étaient périmés. Qu'est-ce que signifie cette phrase?

M. McKenzie: Quand vous me soumettrez les vérifications nous verrons si ces manuels sont périmés ou non.

M. Pratte: Je ne vais pas vous soumettre les vérifications, car, sauf votre respect, je ne crois que le Comité soit l'endroit approprié pour examiner les méthodes adoptées à Dorval. Si vous avez un incident particulier dont vous voulez discuter avec nous, nous serons heureux d'en parler. Je crois que les représentants du ministère sont les personnes autorisées pour décider si nos méthodes sont conformes à leurs ordonnances et aux méthodes suivies par les autres transporteurs.

M. McKenzie: Voulez-vous communiquer avec M. R. J. Thatcher demain pour voir s'il a des déclarations fondées provenant des employés d'Air Canada à l'égard des inspections des vérifications et de la sécurité? Voulez-vous communiquer avec lui demain?

M. Pratte: De qui s'agit-il?

M. McKenzie: M. R. J. Thatcher, directeur de la qualité de l'entretien à la base d'entretien d'Air Canada, Dorval (Québec). Je crois que ce document a été porté à l'attention de M. Norberg la semaine dernière. Voulez-vous vérifier?

M. Mackasey: Monsieur le président, pouvez-vous identifier M. Thatcher pour nous?

Le président: M. Mackasey voudrait savoir qui est M. Thatcher, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Le directeur de la qualité de l'entretien à la base d'entretien d'Air Canada, Dorval. Voulez-vous lui demander s'il a reçu des renseignements fondés, des déclarations signées des employés de Dorval? J'apprécierais si vous pouviez le faire, mais je ne vais pas poursuivre la question davantage. J'aimerais que vous le fassiez personnellement, monsieur Pratte, pour en discuter ensuite avec M. Norberg.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie pour ce résumé de vos plaintes. Je sais qu'Air Canada donnera suite à votre demande et enquêtera sur les accusations que vous avez portées.

M. Turner attend patiemment depuis le début de la journée et je dois le féliciter d'avoir été si patient avec moi. Il est un bien meilleur membre de comité que je ne l'étais lorsqu'il était président.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, it is 15 minutes, do not forget.

• 2050

Mr. Pratte, did Air Canada management have a choice of staying in Terminal 1 at Malton instead of going to Terminal 2?

Mr. Pratte: That is a loaded question.

Mr. Turner (London East): No, it is not loaded, I am just asking.

Mr. Pratte: We were not forced to move to Terminal 2. In other words, Terminal 2 was not imposed on us. In practical terms we just had to move to Terminal 2 because of the size of our operation.

Mr. Turner (London East): Was the move Air Canada management's choice or just on account of expansion, you needed the room?

Mr. Pratte: We just could no longer operate in Terminal 1 in its present configuration.

Mr. Turner (London East): Were you satisfied with the move to Terminal 2 when it was made or did you think you moved too soon?

Mr. Pratte: There is no question that I was not satisfied and I have said it publicly a number of times.

Mr. Turner (London East): What improvements have you suggested to the management at Terminal 2 to make it more convenient to serve the passengers and also the airline?

Mr. Pratte: First of all, we increased our staff substantially. I think we have been instrumental in putting up a greater number of signs. One of the problems originally was that half of the signs were not there and the construction was half completed. We just had to move because the other terminal had to be vacated. Also, we had to fix up the baggage sorting system that was there which really created a number of problems for us during the past summer because it was not as good as we expected it to be originally. It was a new system, but it is now working better. There are other improvements that I think were announced about 10 days or 2 weeks ago in Toronto by a vice-president for that region that really involve segregating the traffic that goes into Terminal 2 into three sections, domestic, transborder and international, so that, in most cases, the walking distances would be greatly reduced.

Mr. Turner (London East): Air Canada has an excellent safety record in the air. How does your safety record compare to other airlines on the ground, for example, with your maintenance personnel? What about compensation cases, are they high or low compared to other airlines?

Mr. Pratte: John, would you reply to that, please?

Mr. Baldwin: You are speaking really of ground equipment accidents.

Mr. Turner (London East): That is right, anything pertaining to the airline on the ground.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, j'ai 15 minutes, ne l'oubliez pas.

Monsieur Pratte, la direction d'Air Canada avait-elle le choix de demeurer à l'aérogare 1 de Malton plutôt que d'aller à l'aérogare 2?

M. Pratte: C'est une question qui porte à conséquences.

M. Turner (London-Est): Non, je ne fais que demander.

M. Pratte: Nous n'avons pas été forcés de déménager à l'aérogare 2. Autrement dit, l'aérogare 2 ne nous a pas été imposé. Mais du point de vue pratique, nous avons fait ces déménagements vu l'importance de nos activités.

M. Turner (London-Est): Ce déplacement était-il le choix de la direction d'Air Canada ou le résultat de l'expansion que vous avez connue, aviez-vous besoin d'espace?

M. Pratte: Nous ne pouvions tout simplement plus fonctionner à l'aérogare 1 tel qu'il est actuellement.

M. Turner (London-Est): Avez-vous été satisfait de ce déménagement à l'aérogare n° 2 ou croyez-vous qu'on l'ait fait trop tôt?

M. Pratte: Il n'y a pas de doute, nous avons été satisfaits et je l'ai dit publiquement à plusieurs reprises.

M. Turner (London-Est): Quelles améliorations avez-vous proposés à la direction pour que l'aérogare n° 2 convienne mieux aux passagers et à la ligne aérienne?

M. Pratte: Nous avons tout d'abord beaucoup augmenté notre personnel. Nous sommes également pour quelque chose dans le plus grand nombre d'enseignes. Un des problèmes au départ c'est que la moitié des enseignes n'y étaient pas et que la construction était à moitié terminée. Il nous fallait déménager car l'autre aérogare devait être évacué. Il fallait également mettre au point le système de triage des bagages sur place qui a vraiment causé de nombreux problèmes l'été dernier car il n'était pas aussi bon que nous l'avions pensé. Il s'agit d'un nouveau système, qui fonctionne très bien maintenant. Il y a d'autres améliorations qui ont été annoncées il y a environ 10 jours ou deux semaines à Toronto par le vice-président de la région qui cherche surtout à répartir le trafic aérogare n° 2 en trois groupes: domestique, de transit et international, pour que dans la plupart des cas, les distances à parcourir soient moins grandes, beaucoup moins grandes.

M. Turner (London-Est): On sait qu'Air Canada a un dossier de sécurité excellent dans les airs. Comment votre dossier sur la sécurité se comporte-t-il à d'autres lignes aériennes au sol, par le personnel d'entretien par exemple? Prenons les cas d'indemnisation, sont-ils plus élevés ou moins élevés comparativement aux autres lignes aériennes?

M. Pratte: Voulez-vous répondre à cette question John s'il vous plaît?

M. Baldwin: Vous voulez parler d'accidents au sol.

M. Turner (London-Est): C'est cela, tout ce qui touche les lignes aériennes mais au sol.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: I am not sure I could give you without checking a detailed comparison with other airline companies, Mr. Turner. I do know that the record deteriorated somewhat in 1970-1971. We mounted a major safety campaign and there was a major improvement in our own company record in 1972. In 1973, regretfully, there has been some deterioration, largely due to the heavy traffic and the ramp congestion feature. To the best of my knowledge I think the record is comparable with that of North American airlines, but it still is not good enough from my point of view. This relates to trucks on the ramp and things of this sort.

Mr. Turner (London East): Thank you, Mr. Baldwin. Mr. Pratte, do you have a safety committee that meets weekly or monthly comprised of regional union representatives of management the same as they do on the CN?

Mr. Pratte: There is, as I said, under the collective labour agreement a union safety representative.

Mr. Turner (London East): Are you telling me that you bargain safety at the time of contract or do you bargain safety as a grievance down through the life of the contract or just at the bargaining time when the contract runs out?

Mr. Baldwin: Mr. Turner, under our Safety Bureau at headquarters, which is all-embracing, there is a unit headed by a responsible official who is primarily responsible for ground safety matters who has direct access to nominated company safety representatives at the major stations whose prime responsibility is to monitor and develop campaigns in this general area and who, in turn, maintain contact with the various working groups at each district level.

Mr. Turner (London East): In other words, you have safety inspectors who bring to the employees, attention the breaking of the rules and regulations of the safety . . .

Mr. Baldwin: And monitor their practices.

Mr. Turner (London East): Mr. Pratte, for how many years have you been President?

Mr. Pratte: Five years on December 15, sir.

• 2055

Mr. Turner (London East): What about Mr. Pratte. Have you been five years too?

Mr. Pratte: Both of us, yes.

Mr. Turner (London East): How many unions do you bargain with, and what are the length of the contracts, either two or three years?

Mr. Pratte: Several, but I will give you the list.

Mr. Turner (London East): Just roughly.

Mr. Pratte: There is the pilot's union, CALPA; CALNA; the navigators; IAM, the machinists; the IAMAW for the ground employees; the IAMAW for the printing bureau; the CALEA for the finance employees; the IAMAW for the teletype operators; CALFAA, the flight attendants; CALEA, the passenger agents; the IAMAW for the cafeteria employees; CALDA, the dispatchers, and then the IAM in the United States.

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Je ne suis pas certain de pouvoir vous donner une comparaison détaillée avec les autres lignes aériennes, monsieur Turner, sans d'abord vérifier. Je sais que le dossier s'est un peu détérioré en 1970-1971. Nous avons lancé une campagne de sécurité importante et il y a eu une amélioration marquée dans notre société en 1972. Heureusement, en 1973, il y a eu une baisse à cause du trafic élevé et de la congestion des rampes. Ce dossier se compare à celui des lignes aériennes de l'Amérique du Nord, à ma connaissance, mais il n'est pas assez bon à mon avis. Je voulais parler des camions sur les rampes et ce genre d'activités.

M. Turner (London-Est): Je vous remercie monsieur Baldwin. Monsieur Pratte, avez-vous un comité de sécurité qui se rencontre toutes les semaines ou tous les mois et qui comprend les syndicats régionaux et un représentant de la direction, comme c'est le cas pour le CN?

M. Pratte: Conformément à la convention collective, nous avons un représentant syndical pour la société.

M. Turner (London-Est): Voulez-vous dire que vous négociez la sécurité au moment du contrat, ou lorsqu'il y a un grief pendant la durée du contrat ou au moment des négociations lorsque le contrat expire?

M. Baldwin: Monsieur Turner, nous avons au siège social un bureau de la sécurité qui englobe tout cela; il y a une unité dirigée par un représentant officiel qui est responsable surtout des questions de sécurité au sol qui communique directement avec les représentants de la sécurité nommés par la compagnie dans les stations principales. Ces derniers sont surtout responsables de contrôler et mettre au point des campagnes dans ce domaine et de maintenir le contact avec les divers groupes de travail dans chaque district.

M. Turner (London-Est): Autrement dit, vous avez des inspecteurs de sécurité qui portent à l'attention des employés la désobéissance aux règlements et les règles de sécurité . . .

M. Baldwin: Et qui contrôlent leurs méthodes.

M. Turner (London-Est): Monsieur Pratte, depuis combien de temps êtes-vous président?

M. Pratte: Cela fera 5 ans le 15 décembre, monsieur.

M. Turner (London-Est): Et monsieur Pratte? C'était cinq années pour vous aussi?

M. Pratte: Pour nous deux, oui.

M. Turner (London-Est): Avec combien de syndicats avez-vous négocié, et quelle est la durée des contrats, c'est-à-dire, de deux ou de trois ans?

M. Pratte: Plusieurs, mais je vais vous donner la liste.

M. Turner (London-Est): D'une façon très approximative.

M. Pratte: Il y a le syndicat des pilotes, le CALPA; le CALNA, pour les navigateurs; l'IAM pour les mécaniciens; l'IAMAW pour les employés non itinérants; l'IAMAW pour le bureau des impressions; le CALEA pour le personnel des finances; l'IAMAW pour les télexistes; le CALFAA pour l'équipage de bord; le CALEA pour les préposés aux voyageurs; l'IAMAW pour le personnel de la cafetéria; le CALDA pour les répartiteurs; et puis l'IAM aux États-Unis.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): How many agreements have you signed up without strike action by the employees?

Mr. Pratte: This year we have signed up CALPA, CALNA, the printing bureau . . .

Mr. Turner (London East): How many strikes have you had since you have been Chairman of the Board?

Mr. Pratte: I have not finished the list, sir. Then there was the teletype operators; CALFAA, the flight attendants—I just heard tonight at dinner time that they ratified the agreement by 74 per cent. The cafeteria employees—that is still going on. Well, that is it.

Mr. Turner (London East): How many strikes have you had in your five years as Chairman?

Mr. Pratte: I started with a strike with the IAM. I had two strikes with the IAM. There was a strike of the IAM in 1969, the rotating strike in 1971, and the rotating strike of the IAM this past summer.

Mr. Turner (London East): How many strikes have you had that closed down the airline?

Mr. Pratte: Those are the strikes. Only one closed down the airline completely. I think that was in 1969. We had one of our rotating strikes.

Mr. Turner (London East): Would you say that your company bargains in good faith?

Mr. Pratte: Yes, sir. Definitely.

Mr. Turner (London East): Why do you have strikes then?

Mr. Pratte: Well, I suppose that strikes occur in spite of the fact that you may be in good faith. I do not think that strikes occur only on account of the actions of the employers or only on account of the actions of the union. Many employers have strikes and that does not mean that either the union or the employers are in bad faith.

Mr. Turner (London East): When the contract draws to a close, how long before the end of that contract does management move in? I mean top management.

Mr. Pratte: Before the contract expires, sir.

Mr. Turner (London East): How many days?

Mr. Pratte: Well, that depends on the provisions of the contract. In some contracts the opening is 60 days before, or between 30 and 60 days before, and sometimes at 90 days before, and usually we make our demands at that point. In some cases we do not get any union demands, or only part of the union demands. I can remember some cases where some employees decided to go on strike before they made any monetary demands. That is their business.

Mr. Turner (London East): Well, sooner or later you settle the strike. Why not before the strike? Why do you not sit down and negotiate in good faith to avoid the strike? You must have men who can go out and pretty well give you an idea of what the employees will settle for, and what the company can afford. We all know you have to make a dollar. But surely to goodness every time you negotiate, there is heat. Why do you not do something to take the heat off before the contract runs out?

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Combien d'ententes avez-vous signées sans que les employés fassent grève?

M. Pratte: Cette année, nous en avons signées avec le CALPA, le CALNA, et avec le bureau des impressions . . .

M. Turner (London-Est): Combien de grèves y a-t-il eues depuis que vous êtes Président du Conseil d'administration?

M. Pratte: Je n'ai pas encore terminé la liste, monsieur. Il y avait aussi les télexistes; le CALFAA pour l'équipage de bord—j'ai entendu ce soir au dîner que leur entente a été ratifiée par 74 p. 100. L'entente pour le personnel de la cafetéria n'est pas encore signée. Alors, c'est tout.

M. Turner (London-Est): Combien de grèves y a-t-il eues au cours de vos cinq années comme Président?

M. Pratte: J'ai commencé avec une grève de l'IAM. J'ai eu deux grèves avec l'IAM. Il y a eu deux grèves avec l'IAM; il y avait eu une grève de l'IAM en 1969, la grève du zèle en 1971, et la grève du zèle de l'IAM l'été dernier.

M. Turner (London-Est): Combien de grèves y a-t-il eues qui ont entraîné la fermeture de la ligne aérienne?

M. Pratte: Ce sont les grèves. Il n'y avait qu'une entre elles qui a entraîné la fermeture entière de la ligne aérienne. Je crois que c'était en 1969. Nous avons eu une de nos grèves du zèle.

M. Turner (London-Est): Diriez-vous que votre société négocie en bonne foi?

M. Pratte: Oui, monsieur. Sans aucun doute.

M. Turner (London-Est): Alors, pourquoi est-ce que vous avez des grèves?

M. Pratte: Je suppose qu'il se produit des grèves même si l'on négocie de bonne foi. Je ne crois pas que les grèves ne se produisent qu'à cause des actions de la part des employeurs ou du syndicat. Beaucoup d'employeurs ont des grèves, et ceci ne veut pas dire que soit le syndicat, soit les employeurs sont de mauvaise foi.

M. Turner (London-Est): Lorsque la durée du contrat est presque terminée, combien de temps avant la fin du contrat est-ceque l'employeur intervient? Je parle des cadres supérieurs?

M. Pratte: Avant l'expiration du contrat, monsieur.

M. Turner (London-Est): Combien de journées?

M. Pratte: Eh bien, ceci dépend des dispositions du contrat. Dans le cas de quelques contrats, l'ouverture est 60 jours avant, ou entre 30 et 60 jours avant, et parfois, 90 jours avant; d'habitude, nous faisons nos demandes à ce point. En certains cas, nous ne recevons aucune demande de la part des syndicats, ou seulement une partie des demandes des syndicats. Je peux me rappeler de certains cas où certains employés se sont décidés de faire grève avant qu'ils aient fait des demandes monétaires. C'était de leurs affaires.

M. Turner (London-Est): Il faut résoudre la grève tôt ou tard. Pourquoi ne pas la résoudre avant la grève? Pourquoi est-ce que vous ne vous essayez pas et vous ne négociez pas en bonne foi afin d'éviter la grève? Vous devez avoir des hommes qui peuvent faire des recherches et vous donner une idée de ce qui satisferait les employés, et de ce que la société pourrait offrir. Nous savons tous que vous devez faire des profits. Néanmoins, chaque fois que vous entamez des négociations, il y a des problèmes. Pourquoi est-ce que vous ne pouvez pas faire quelque chose afin d'éviter ces problèmes avant que le contrat s'achève?

[*Texte*]

Mr. Pratte: We were successful in doing that with the pilots this year, and we were successful doing that with the flight attendants this

Mr. Turner (London East): But you are not successful 100 per cent.

Mr. Pratte: No. I do not suppose that anyone in this field can claim to have been successful 100 per cent all the time.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Mackasey can.

Mr. Pratte: Even at that.

The Chairman: You have time for one more question, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): You have nine members on your board of directors. How many are lawyers?

• 2100

Mr. Pratte: I really do not know.

An hon. Member: Not enough.

The Chairman: There should not be anybody against learned minds.

Mr. Pratte: Three or four, I suppose. Four or five, I do not know.

Mr. Turner (London East): How many members of your board of directors or your officers—you have 21 officers I believe—have practical experience such as flying or air transportation or anything in the transportation field, so they know that when they start at the bottom they are eventually going to rise to the top? How many have had that practical experience?

Mr. Pratte: Most of them, the great majority of them.

Mr. Turner (London East): The great majority. How many out of the 30?

Mr. Pratte: If you want to refer to industrial relations experience, for instance, I certainly had quite a lot of it before I joined the airline.

Mr. Turner (London East): How come you have strikes, then? You have all this experience.

Mr. Pratte: As I told you, nobody can have 100 per cent batting average in that field, quite unfortunately, although we are striving for it.

An hon. Member: Not even Mr. Mackasey.

Mr. Pratte: Referring to the senior officers, the vice-president of flight operations, Mr. Glenn is a qualified pilot. He has been with us for quite a number of years and comes from Winnipeg. He is vice president of operation planning. He started with Air Canada and is still with Air Canada. Mr. Goode; Mr. Jeanniot, Mr. McPherson the General Counsel; Mr. Norberg in charge of maintenance, he is from Winnipeg; Mr. Olson, also from western Canada has always been with Air Canada; Mr. Taylor who is here I think has always been with Air Canada.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous avions réussi à le faire avec les pilotes cette année, et nous avions réussi également avec l'équipage de bord cette année.

M. Turner (London-Est): Mais vous n'aviez pas eu des réussites à 100 p. 100.

M. Pratte: Non. Je ne crois pas que qui que ce soit dans ce domaine puisse prétendre d'avoir eu des succès à 100 p. 100 tout le temps.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): M. Mackasey le peut.

M. Pratte: Même à ce point.

Le président: Vous avez encore le temps de poser une question de plus, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Vous avez neuf membres qui siègent au bureau des Directeurs. Combien parmi eux sont avocats?

M. Pratte: Je ne sais pas vraiment.

Une voix: Pas assez.

Le président: Personne ne devrait être contre les esprits éclairés.

M. Pratte: Trois ou quatre, je le suppose. Quatre ou cinq, je ne sais pas.

M. Turner (London-Est): Combien de vos membres du conseil d'administration ou de vos cadres, sauf erreur vous en avez 21, ont une expérience pratique dans le domaine de l'aviation, du transport aérien ou du transport, qui savent que s'ils commencent au bas de l'échelle ils finiront en haut? Combien d'entre eux ont eu cette expérience pratique?

M. Pratte: La plupart d'entre eux, la grande majorité d'entre eux.

M. Turner (London-Est): La grande majorité. Combien sur les trente?

M. Pratte: Si vous voulez parler d'expérience dans les relations du travail, par exemple, j'en avais certainement acquis beaucoup avant d'entrer dans la Société.

M. Turner (London-Est): Comment se fait-il que vous ayez alors des grèves? Avec toute cette expérience.

M. Pratte: Comme je vous l'ai dit, personne ne peut faire un score moyen de 100 p. 100 dans ce domaine, très malheureusement, bien que nous fassions tous les efforts pour cela.

Une voix: Même pas M. Mackasey.

M. Pratte: Pour ce qui est des cadres supérieurs, le vice-président des opérations de vol, M. Glenn a sa licence de pilote. Cela fait un bon nombre d'années qu'il est avec nous et il vient de Winnipeg. Il est le vice-président de la planification des opérations. C'est à Air Canada qu'il a commencé sa carrière et il est toujours avec nous. M. Goode; M. Jeanniot; M. McPherson, conseiller général; M. Norberg, chargé de l'entretien, de Winnipeg; M. Olson, également de l'Ouest canadien a toujours été avec Air Canada; M. Taylor ici présent a toujours été avec Air Canada.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Is he a Westerner?

Mr. Pratte: No, I think he comes from the Maritimes. Then there is Mr. Tennant, an engineer in charge of technical services, who started with Air Canada and except for a couple of years during the war has always spent his professional life with Air Canada.

Mr. Turner (London East): Would you not agree that about labour relations . . .

The Chairman: Mr. Turner this is your last question.

Mr. Turner (London East): . . . these fellows do not know what is going on with the employees. Everybody knows when there is going to be a strike. You can feel it across this country. All you have to do is talk to the employees. They will tell you whether they are going to go out or not. They can tell you whether you are bargaining in good faith.

Mr. Pratte: You know I have to disagree with you that we are bargaining in bad faith. A strike does not necessarily mean that either side is bargaining in bad faith.

Mr. Turner (London East): Do you move in right at the beginning of the contract or do you wait and sit back?

Mr. Pratte: I never sit back, sir.

Mr. Turner (London East): Do you take an active discussion right from the beginning of a contract?

Mr. Pratte: I do not enter into discussions personally with the union but I take a very active interest from the start. To make a settlement you have got to have both sides around the table. You cannot settle an industrial dispute if you are alone even though you may want to settle it.

Mr. Turner (London East): Why do you not try moving in right from the beginning yourself and see what happens?

Mr. Mackasey: Heaven forbid! He come in the first time and he came in too soon.

The Chairman: On that note, Mr. Turner . . .

Mr. Turner (London East): Thank you, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: The Chair has been lenient.

Mr. Turner (London East): Right, thank you, sir.

The Chairman: I will now recognize Mr. Mackay.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: A point of order, Mr. MacInnis.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I raise a point of order now to clarify a statement made by Mr. Pratte. You indicated that Terminal II was not imposed on you, did you not?

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Est-ce un homme de l'Ouest?

M. Pratte: Non, je crois qu'il vient des Maritimes. Ensuite il y a M. Tennant, ingénieur chargé des services techniques, qui a commencé sa carrière à Air Canada et a consacré toute sa vie professionnelle à Air Canada sauf pour une ou deux années pendant la guerre.

M. Turner (London-Est): Ne conviendriez-vous pas qu'en ce qui concerne les relations de travail . . .

Le président: Monsieur Turner, ce sera votre dernière question.

M. Turner (London-Est): . . . que ces personnes ne savent pas ce qui se passe avec les employés. Lorsque une grève va avoir lieu tout le monde est au courant. C'est sensible dans tout le pays. Il n'y a qu'à discuter avec les employés. Ils vous disent alors s'ils vont faire grève ou non. Ils peuvent vous dire si vous négocier de bonne foi.

M. Pratte: Je me dois de vous contredire lorsque vous dites que nous sommes de mauvaise foi lorsque nous négocions. Une grève ne veut pas nécessairement dire qu'une des deux parties négocie de mauvaise foi.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous faites directement des propositions au début de la négociation ou attendez-vous que cela se passe?

M. Pratte: Je n'attends jamais que cela se passe, monsieur.

M. Turner (London-Est): Entamez-vous une discussion active dès le début de la négociation?

M. Pratte: Personnellement, je n'entame pas de discussion avec le syndicat mais je m'y intéresse activement dès le début. Pour parvenir à un règlement, il faut qu'il y ait deux parties de chaque côté de la table. On ne peut régler un conflit du travail tout seul même si on veut véritablement le régler.

M. Turner (London-Est): Pourquoi n'essayez-vous pas vous-même de faire des propositions dès le début et voir ce qui se passe?

M. Mackasey: Dieu du ciel! Il est venu la première fois et il est venu trop tôt.

Le président: Au sujet de cette note, monsieur Turner . . .

M. Turner (London-Est): Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie.

Le président: Nous avons été indulgents.

M. Turner (London-Est): Oui, je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. MacKay.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. MacInnis invoque le Règlement.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'invoque le Règlement pour avoir des précisions sur les déclarations faites par M. Pratte. Vous avez dit que l'aérogare nº 2 ne vous avait pas été imposé, n'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Pratte: We were not forced as the decision was made. . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): How do you equate that with your statement later that the other terminal had to be vacated. The use of the word "had" there is imposing a move on you.

Mr. Pratte: Having made the decision to move into Terminal II many months before, maybe over a year before . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Pratte, I am asking a direct question about two statements you made. One was that the Terminal II was not imposed, and in a later statement you said the other terminal had to be vacated. In other words you had to get out of one so number two . . .

The Chairman: Order, gentlemen, I understand the purport of Mr. MacInnis's point of order. I think it should be pointed out that there is more than one airline using Terminal I and it had to be vacated by one airline.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Then it was imposed on them.

The Chairman: I do not just get your point of order, Mr. MacInnis.

An hon. Member: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: I am going to Mr. McRae and then . . .

Okay, Mr. Poulin. Far be it from a Horner not to recognize a Poulin.

Mr. Poulin: Thank you.

• 2105

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Probably Mr. Pratte would indicate whether or not they had an 81-day strike with the financial people, which he failed to mention in his remarks about strike.

The Chairman: That is another point of order, Mr. MacInnis.

Mr. Poulin , what is your problem?

Mr. Poulin: My point of order is this: the question was asked of the withness; the witness was in the midst of answering when he was interrupted. In fairness to the withness, I think he should have the right to complete his answer, and not have something interpreted by the member shoved down his throat.

The Chairman: I would hope that the Chair would not allow anything to be shoved down the withness'throat. I felt that I had intervened at the right time, to assert that Mr. MacInnis did not have a true point of order in the use of the word "had". That someone had to vacate did not necessarily mean that Air Canada had to vacate; more than one airline,was using terminal No. 1 . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Air Canada said that they had to vacate.

The Chairman: Air Canada said that someone had to vacate from terminal No. 1 . . .

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous n'avons pas été obligés lorsque la décision a été prise . . .

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Comment justifiez-vous cela lorsque vous dites plus tard qu'il a fallu évacuer l'autre aérogare. L'utilisation du mot «fallu» indique une obligation.

M. Pratte: Ayant pris la décision de nous installer dans l'aérogare n° 2 plusieurs mois auparavant, peut-être plus d'une année auparavant . . .

M. MacInnis (Cape-Breton-East Richmond): Monsieur Pratte, je vous pose une question directe au sujet de deux déclarations que vous avez faites. Vous avez dit qu'on ne vous avait pas imposé l'aérogare n° 2, et plus tard vous avez dit qu'il fallait évacuer l'autre aérogare. En d'autres termes, il vous fallait quitter le n° 1 afin que le n° 2 . . .

Le président: A l'ordre, messieurs, je comprends la portée de l'invocation au Règlement de M. MacInnis. A mon avis, on devrait signaler qu'il y a plus d'une compagnies aériennes qui utilisent l'aérogare n° 1 et il a fallu qu'il soit évacué par une compagnie aérienne.

M. MacInnis (Cape-Breton-East Richmond): On vous l'a donc imposé.

Le président: Je ne comprends pas très bien votre invocation du Règlement, monsieur MacInnis.

Une voix: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Je passe la parole à M. McRae puis . . .

Très bien, monsieur Poulin. Ce n'est pas un Horner qui ne reconnaîtra pas un Poulin.

M. Poulin: Merci.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): M. Pratte pourra probablement nous dire si le secteur financier a fait une grève de 81 jours ou pas, ce qu'il n'a pas indiqué en parlant des grèves.

Le président: Il s'agit d'un autre rappel au Règlement, monsieur MacInnis.

Qu'y a-t-il, monsieur Poulin?

M. Poulin: Mon rappel au Règlement est le suivant: la question était adressée au témoin; il était en train de répondre lorsqu'il a été interrompu. Pour être juste envers lui, on devrait lui laisser terminer sa réponse, et ne pas laisser un député lui lancer son interprétation des choses.

Le président: Je ne laisserai personne lancer quoi que ce soit au témoin. Je pense avoir intervenu au bon moment, pour affirmer que le rappel au Règlement de M. MacInnis n'en était pas vraiment un. Que quelqu'un ait dû s'effacer ne signifie pas nécessairement que c'est Air Canada; il y a plus d'une compagnie qui se sert du terminal n° 1.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Air Canada a dit qu'il a dû s'effacer.

Le président: Air Canada a dit que quelqu'un devait quitter le terminal numéro 1 . . .

[*Text*]

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): They did not say "somebody," they said "they".

The Chairman: . . . because of an overcrowding situation at terminal No. 1 . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I am not asking . . .

The Chairman: . . . that could have been relieved by any one of a dozen airlines. Air Canada chose to vacate; it was not rammed down its throat. I have accepted their statement. I hope that the Committee will.

I will go to Mr. MacKay.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I want to know if the Chairman accepts that statement?

The Chairman: When the pony keeps pawing at the door you feed it some oats. I hope someone feeds this one. Go ahead Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, I should like to ask a few questions, further to what I touched on before, about some of your organizational structure at the top. I do so with respect; I do not wish to pry into things that do not concern us. But you have to realize that you are in a very glamorous position. I read your interview and conversations in this executive magazine, and I have here your counterpart Mr. Gilmer . . .

The Chairman: What is the date?

Mr. MacKay: June, Mr. Chairman.

The Chairman: The picture does not show the Committee proceedings.

Mr. MacKay: What is going on at the top levels of Air Canada? This is a very newsworthy topic. For example, statements in the press mention this magazine saying, "Mr. Pratte of Air Canada—see conversations of Novenber, 1971—has even, it seems, threatened to resign if Air Canada does not get a better shake in government decisions." These things are attributed to you in the press, and we would like to know what is going on at the top level of Air Canada? What are you going to do when Mr. Baldwin goes? Who are you going to bring in to replace him? Are you going to take his responsibilities yourself? Are you going to reshuffle your vice presidents? Can you give us any indication?

Mr. Pratte: I think I answered part of your question before, when I said that the matter of the successor to Mr. Baldwin has been considered by the board and I hope to be alble to make an announcement pretty soon. That is as far as I think I should be going at this time.

Mr. MacKay: Are you going to be able to choose your own successor? How much freedom will you have in reshuffling your organizational structure at the top?

Mr. Pratte: You are asking whether I would choose my own successor? Do you think I should go now?

Mr. MacKay: That is not true. The last thing I want to see happen to Air Canada, or to you either, sir, is that you take a pratfall. I do not mean that; when I said that, I meant Mr. Baldwin. I am sorry.

[*Interpretation*]

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Il n'a pas dit «quelqu'un», il a dit «eux».

Le président: . . . en raison d'une activité excessive dans le terminal numéro 1 . . .

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Je ne demande pas . . .

Le président: . . . à laquelle aurait pu remédier l'une quelconque d'une douzaine de compagnies. C'est Air Canada qui l'a fait; on ne l'a pas obligé à le faire. J'ai accepté son témoignage et j'espère que le Comité en fera autant.

Je donne la parole à M. MacKay.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'aimerais savoir si le président accepte ce témoignage.

Le président: Quand quelqu'un tire trop sur la corde, on lui donne du mou. J'espère qu'on va le faire, monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur Pratte, j'aimerais vous poser quelques questions qui font suite à ce dont j'ai parlé auparavant, l'organisation de la direction de vos opérations. Je le fais respectueusement, je ne tiens pas à me mêler de ce qui ne nous regarde pas. Mais il faut bien voir que vous vous trouvez dans une position prestigieuse. J'ai lu votre entrevue et vos conversations dans ce magazine de la direction, et votre interlocuteur, M. Gilmer . . .

Le président: Quelle date?

M. MacKay: Juin, monsieur le président.

Le président: On n'y parle pas des procès-verbaux du comité.

M. MacKay: Que se passe-t-il dans la haute direction d'Air Canada? L'affaire fait beaucoup de bruit. Par exemple, la presse cite ce magazine: M. Pratte d'Air Canada . . . voir les conversations de novembre 1971,—aurait même menacé de démissionner si Air Canada ne participe pas plus activement aux décisions du gouvernement». La presse vous attribue ces mots, et nous aimerions savoir ce qui se passe dans la haute direction d'Air Canada. Qu'allez-vous faire quand M. Baldwin va partir? Par qui allez-vous le remplacer? Allez-vous reprendre vous-même ces responsabilités? Allez-vous remanier l'ordre des vice-présidents? Pouvez-vous nous donner des indications?

M. Pratte: Je pense avoir déjà en partie répondu à votre question, lorsque j'ai dit que le Conseil avait déjà envisagé le remplacement de M. Baldwin et j'espère pouvoir faire une déclaration dans un avenir rapproché. C'est tout ce que je peux dire pour l'instant.

M. MacKay: Allez-vous pouvoir choisir votre propre successeur? Dans quelle mesure serez-vous libre de remanier la haute direction de votre compagnie?

M. Pratte: Me demandez-vous si je devrais choisir mon propre successeur? Pensez-vous que je devrais m'en aller tout de suite?

M. MacKay: Ce n'est pas ça. La dernière chose que je souhaite à Air Canada et à vous-même, c'est que vous vous en alliez. Ce n'est pas ce que je veux dire; je voulais parler de M. Baldwin. Je suis désolé.

[*Texte*]

Mr.Pratte: I have to stand on my answers anyhow.

Mr. MacKay: What goals do you have for Air Canada in the intermediate term? What representations have you been making to government to upgrade your operation and, presumably to expand? I believe it was Mr. Gilmer who said, or it has been alleged in this article, that only about 15 per cent of Canadians have ever flown. There seems to be a great potential for increasing the operations of Air Canada. What is your goal in this regard?

Mr. Pratte: One of our goals is to encourage travel within Canada, and from people from outside Canada into Canada. This to a great extent is what we have tried to do through our new fares.

• 2110

Perhaps it is too soon to say how successful we have been, but the indications are that we have been quite successful in promoting travel within Canada. We are also promoting, to the extent that we can, travel from outside into Canada.

We have had, and we are going to have more, advertising campaigns to encourage Americans to come into Canada. Of course, the American market is a very big market to tap and it takes quite a bit of money, so we cannot cope with it all at the same time, but last year we started to encourage people to visit Canadian cities. We found out through our surveys that Americans were interested in Canadian cities. Americans do not know Canada too well and many of them figure that it is nothing here but mounted police, Indians, forest and wilderness.

Mr. MacKay: If I may interrupt for one second, your answer leads me into the next matter I was going to ask you about. That is, the airport facilities, which has already been touched upon today. What is going on at Pickering, for example? We hear a lot about this and it does not seem to be going ahead very fast. What are your comments on this? At the same time, could you also tell us about the new airport at Ste Scholastique? What per cent of the Montreal traffic do you envisage it will take away from Dorval? What is the story there?

Mr. Pratte: So far as Ste Scholastique or Mirabel, the second airport in the Montreal area, is concerned I am told that it is about on schedule and should be ready to be in operation, I think, in the spring of 1975 barring any unforeseen events. Apparently the construction is going on quite well.

So far as the proportion of the traffic that will be diverted there, I cannot answer precisely because, as I understand it, an agreement has very recently been reached between the government, the Minister of Transport, ourselves and CP Air as to which flights would go where.

Mr. Baldwin tells me that basically it would be the transatlantic flights and the cargo flights that would originally go to Mirabel.

So far as Pickering is concerned, as I understand it a board of inquiry has been set up by the government to investigate the matter and we may or may not have to appear before that board.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Il faut de toute façon que je réserve ma réponse.

M. MacKay: Quels sont les objectifs à moyen terme que vous envisagez pour Air Canada? Quel conseil avez-vous donné au gouvernement dans le but d'améliorer votre service et peut-être de l'étendre? C'est M. Gilmer qui disait, du moins cet article le prétend, que seulement 15 p. 100 des Canadiens ont déjà pris l'avion. Il semble y avoir un grand potentiel d'expansion pour Air Canada. Quels sont vos objectifs à cet égard?

M. Pratte: L'un de nos objectifs est d'encourager les voyages à l'intérieur du Canada, et des étrangers vers le Canada. C'est dans une grande mesure ce que nous recherchons par nos nouveaux tarifs.

Il est peut-être trop tôt pour dire dans quelle mesure nous avons réussi, mais tout indique que nous avons réussi à promouvoir les voyages au Canada. Dans la mesure du possible, nous promouvons également les voyages de l'étranger vers le Canada.

Nous avons lancé des campagnes de publicité pour encourager les Américains à venir au Canada, et nous allons continuer de le faire. Évidemment, le marché américain est très vaste et demande beaucoup d'argent. Nous ne pouvons donc pas tout faire en même temps, mais nous avons commencé l'année dernière à encourager les gens à visiter les villes canadiennes. Nos études ont démontré que les Américains s'intéressent aux villes du Canada. Beaucoup d'entre eux ne connaissent pas notre pays et pensent qu'on n'y trouve que la Police montée, les Indiens, la forêt et le grand nord.

M. MacKay: Si je puis vous interrompre pour un moment, votre réponse m'amène au prochain sujet que j'allais aborder, c'est-à-dire les installations aéro-portuaires, dont on a déjà parlé aujourd'hui. Quelle est la situation à Pickering, par exemple? Nous en entendons beaucoup parler et cela ne semble pas avancer très vite. Qu'avez-vous à dire là-dessus? Pourriez-vous en profiter pour nous parler du nouvel aéroport de Ste-Scholastique? Quel pourcentage du trafic montréalais serait-il retiré à Dorval?

M. Pratte: En ce qui concerne Ste Scholastique ou Mirabel, le deuxième aéroport de la région de Montréal, on me dit que nous sommes à peu près à temps et que l'exploitation devrait commencer au printemps 1975, sauf événements imprévus. Apparemment, la construction avance très bien.

En ce qui concerne la proportion du trafic qui y sera affectée, je ne peux donner de réponse précise, parce qu'un accord a été conclu très récemment entre le gouvernement, le ministère des Transports, nous-mêmes et CP Air pour déterminer quelles lignes y seraient affectées.

M. Baldwin me dit qu'au départ, en gros, Mirabel recevrait les vols transatlantiques et les avions cargos.

Pour l'aéroport de Pickering, le gouvernement a créé une commission d'enquête devant laquelle nous devront peut-être témoigner.

[*Text*]

Mr. MacKay: From an operational standpoint, Mr. Pratte, do you believe that the present facilities you use in Toronto and Montreal are seriously overcrowded? Do you personally feel that the tremendous expense is justified at this time in the creating of these new airports?

Mr. Pratte: There is no question that within X number of years they will both be overcrowded. Certainly in the Montreal area there is quite a bit of pressure because of the noise problem.

I understand that a policy decision has been taken not to expand Malton beyond a certain point. There is no question that at one point in time a second airport in both areas will be needed. I suppose the question that has to be determined is when a second airport is going to be required in the Toronto area. In Montreal it is there, it is a reality, or it will be a reality in a year or a year and a half from now.

Mr. MacKay: I realize, sir, that a lot of these policy matters are beyond your purview, but I would like to get from you for the record whether at the present time the present facilities that we have in the major cities of Canada, specifically Montreal and Toronto, pose any great operational problem for you. Do they or do they not? In other words, you have adequate facilities for hanger purposes, for passenger unloading, for landing and taking off. You are not worried about it from a safety, operational or maintenance point of view?

Mr. Pratte: Not at the present time. If you are talking about Pickering, I think one envisages something like the year 1980. I am not now in a position to say that in 1980 Malton as it presently exists will be sufficient to handle all of the traffic.

Mr. MacKay: Assuming that there is a continuing problem of fuel and assuming that in the future you may have to cut back some of your flights, does this mean that probably the need for an expansion of these facilities is not as great, or have you taken that into account yet? Is it too new for you to have fed this into your projections?

Mr. Pratte: Very frankly, it is too new.

• 2115

Mr. MacKay: Could I have one last, quick question, Mr. Chairman? Just a quick comparison between your 747 and your Lockheed 1011. How does the fuel consumption measure up between these wo aircraft? Is one more efficient than the other?

Mr. Pratte: I think in terms of fuel consumption for seat mile, it is about the same.

Mr. MacKay: About the same?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. MacKay: Thank you.

Mr. Pratte: I think within 1 per cent; it is so small that one has to say it is about the same.

The Chairman: Next, I have Mr. Lundrigan and then Mr. McRae.

I would just like to pose a supplementary to Mr. MacKay's question, if I might. You suggested, Mr. Pratte, regarding Mirabel airport, that you were not certain but it would be transatlantic and freight flights that would be using it. Could you give the Committee some idea as to what percentage of flights that would be vis-à-vis the total Montreal area? Dorval and Mirabel being 100 per cent, what percentage would you be diverting to Mirabel?

[*Interpretation*]

M. MacKay: Du point de vue opérationnel, monsieuur Pratte, pensez-vous que les installations actuelles de Toronto et de Montréal soient gravement surexploitées? Estimez-vous personnellement que la création de ces nouveaux aéroports, extrêmement onéreuses, se justifie?

M. Pratte: Il ne fait pas de doute que dans quelques années, ils seront tous les deux surexploités. Il s'exerce sans doute des pressions dans la région de Montréal, en raison du problème du bruit.

J'ai appris qu'on a décidé de ne pas étendre les installations de Malton au-delà d'une certaine limite. Il est certain qu'à un moment ou à un autre, un deuxième aéroport sera nécessaire dans les deux régions. J'imagine qu'il reste à déterminer quand un deuxième aéroport sera nécessaire pour Toronto. Pour Montréal, c'est déjà fait, ou ce le sera dans un an ou un an et demie.

M. MacKay: Je comprends qu'une bonne partie de ces questions de politique sont au-dessus de vos pouvoirs, mais j'aimerais que vous nous disiez si actuellement, les installations que nous avons dans les grandes villes canadiennes, en particulier Montréal et Toronto, vous posent de gros problèmes d'exploitation. Oui ou non? Autrement dit, avez-vous suffisamment de hangards, d'installations pour le transit des passagers, pour les décollages et les atterrissages? Du point de vue de la sécurité, de l'exploitation ou de l'entretien, cela vous pose-t-il des problèmes?

M. Pratte: Pas pour l'instant. Pour ce qui est de Pickering, on parle de 1980. Je ne suis pas en mesure de dire si en 1980, Malton, dans son état actuel, suffira à écouler tout le trafic.

M. MacKay: En supposant que le problème du carburant persiste et qu'à l'avenir vous deviez annuler certains de vos vols, la nécessité d'étendre les installations actuelles ne sera-t-elle pas moins grande, ou n'avez-vous pas encore envisagé la question? Est-elle trop récente pour que vous l'ayez prévue?

M. Pratte: Bien franchement, elle est trop récente.

M. MacKay: Puis-je poser une dernière question très brève, monsieur le président? Simplement une comparaison rapide entre votre 747 et votre Lockheed 1011. Quelle est la consommation de pétrole de ces deux avions? L'un est-il plus efficace que l'autre?

M. Pratte: La consommation de pétrole par mille est à peu près la même dans les deux cas.

M. MacKay: A peu près la même?

M. Pratte: Oui.

M. MacKay: Merci.

M. Pratte: A 1 p. 100 près la différence est tellement petite que l'on peut affirmer qu'elle est à peu près la même.

Le président: Le prochain orateur sera M. Lundrigan suivi de M. McRae.

J'aimerais poser une question supplémentaire à la question posée par M. MacKay. Vous avez prétendu monsieur Pratte, au sujet de l'aéroport Mirabel que vous n'étiez pas certain mais qu'il se pourrait que viennent s'y poser des avions transatlantiques et des avions pour le transport du fret. Pourriez-vous donner au Comité quelque idée du pourcentage des envolées qui se feraient dans tout l'ensemble de la région de Montréal? Comme Dorval et Mirabel et représentent 100 p. 100, quel serait le pourcentage qui se servirait de l'installation de Mirabel?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I am told it is under 20 per cent.

The Chairman: It is under 20 per cent? There is one other point that I would like to follow up with. I have been involved in transportation policy around Ottawa for a number of years, and a number of years ago the Ministry of Transport, under a former minister, came out with a concept of "users pay". If the Ministry of Transport continues to build—I was going to use the word "exotic", which is quite common in the cattle world today—but if the Ministry of Transport continues to build, let us say, exotic airport terminals and airport facilities for 20 per cent of your traffic, can you foresee it being economical if they adhere strictly to the principle of "users pay", or do you see the two running in conflict of one another to some extent?

Mr. Mackasey: I am interested in the answers, but I would like to ask the "exotic" Chairman if he could define "exotic".

The Chairman: I would say supreme . . .

Mr. Mazankowski: Out of the extraordinary.

The Chairman: Out of the extraordinary. Thank you, Mr. Mazankowski.

I am sure that the Chairman of Air Canada recognizes the term I used.

Mr. Pratte: As you say, the more the terminal costs, the more the terminal charges and user charges and rental the carriers will have to pay.

The Chairman: So, I can assume from that that the more difficult it is for the users, meaning in this case the airlines, to adhere to the principle of users pay, if the Ministry of Transport continues to build quite in excess—never mind quite in excess; that is reaching an assumption which I have no right to reach. I like the word "exotic"—exotic air terminals, which the demand at the present has not reached the capacity.

Mr. Pratte: Mr. Chairman, my answer would be . . .

The Chairman: I well remember, just to explain this point, a former government of a different political stripe building what I considered at that time an exotic terminal in Edmonton.

Mr. Mackasey: You have a long memory, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. An exotic terminal in Edmonton, and I can honestly think, in my mind—and I have travelled in and out of Edmonton a number of times—that that terminal still is not being used to capacity, and it would be very difficult for the present users to pay all the operating fees of that terminal purely because at that time, the visionary government built that many years ahead of the demand. Mr. Pratte suggests to me that the more exotic the terminal, the more exotic the fares. Being a luxury traveller today and fearing that I may not be tomorrow, I worry a little about the fares tomorrow. Having said that, Mr. Lundrigan, I recognize you.

[*Interprétation*]

M. Pratte: On me dit que c'est moins de 20 p. 100.

Le président: C'est moins de 20 p. 100? Il y a un autre point sur lequel je veux avoir des éclaircissements. Je me suis occupé de politique des transports dans la région d'Ottawa depuis un bon nombre d'années et il y a quelque temps déjà le ministère des Transports, sous la direction de l'ancien ministre, a proposé une formule pour les «usagers». Si le ministère des Transports continue d'ériger, j'avais l'intention d'utiliser le mot «exotique», qui est assez commun dans le domaine de l'élevage du bétail à l'heure actuelle, mais si le ministère des Transports continue d'ériger, disons, des aéroports exotiques et des installations pour 20 p. 100 de leur trafic passager, pouvez-vous prévoir que ce soit là économique s'ils adhèrent strictement au principe selon lequel «les usagers payent pour ces services», ou ne voyez-vous pas qu'il y aura conflit jusqu'à un certain point?

M. Mackasey: Je suis intéressé à la réponse qu'on vous donnera mais j'aimerais demander au président «exotique» s'il pourrait définir ce mot «exotique».

Le président: Je dirais supérieur. . .

M. Mazankowski: Tout à fait extraordinaire.

Le président: Tout à fait extraordinaire, merci, monsieur Mazankowski.

Je suis certain que le président d'Air Canada connaît bien l'expression que j'ai utilisée.

M. Pratte: Comme vous le dites, plus les frais imposés aux usagers et aux transporteurs seront élevés.

Le président: Je peux donc assumer d'après ce que vous dites que plus il est difficile pour les usagers en parlant ici des compagnies aériennes de pouvoir adhérer au principe selon lequel ce sont les usagers qui payent ces services si le ministère des Transports continue d'ériger d'une façon excessive, ne prêtez pas attention à ce terme d'excessif que je viens de mentionner car cela suppose une hypothèse que je n'ai pas le droit d'affirmer. J'aime le mot «exotique», des aéroports exotiques dont la demande à l'heure actuelle n'a pas rejoint la pleine capacité.

M. Pratte: Monsieur le président, ma réponse serait . . .

Le président: Je me souviens très bien, simplement pour expliquer ce point, qu'un gouvernement antérieur d'un parti politique différent avait construit ce que je considérais à l'heure actuelle un aérodrome exotique à Edmonton.

M. Mackasey: Vous avez longue mémoire monsieur le président.

Le président: Oui. Un aéroport exotique à Edmonton et à mon avis, et je dois avouer que j'ai voyagé à l'extérieur d'Edmonton bon nombre de fois, cet aérodrome n'est pas encore utilisé à pleine capacité et il serait difficile pour ceux qui s'en servent à l'heure actuelle de pouvoir défrayer tous les coûts d'opération simplement parce qu'à cette époque-là le gouvernement visionnaire a construit un aéroport qui devançait de beaucoup la demande actuelle. M. Pratte prétend que plus l'aérodrome est exotique plus les frais en seront exotiques. Puisque je suis un voyageur qui profite de certain luxe à l'heure actuelle et comme je crains qu'il n'en soit pas ainsi dans l'avenir, je m'inquiète un peu du prix que seront les billets dans l'avenir. Ceci étant dit, monsieur Lundrigan, je vous accorde la parole.

[*Text*]

Mr. Lundrigan: I should start telling a couple of Newfie jokes, I suppose, Mr. Chairman, to keep up the joviality.

The Chairman: I am sorry, but I was quite serious in posing this question.

• 2120

Mr. Lundrigan: I wonder if I can follow along the lines of Mr. Turner who seemed to be aiming at the question of morale among workers and their sense of whether they are being treated fairly and these kinds of questions. Mr. Pratte would certainly not want to be reminded that there has to be a fairly positive correlation between the productivity you get from a worker and his level of morale, and therefore, the level of morale of the worker in the public service which is given the Canadian public. He would have to agree that the studies which have been done indicate that there is a difference in the morale of Air Canada workers today compared to what it was a number of years ago. I would not ask him to comment on that because it is an obvious question and also it is probably not fair to ask him about it.

I wonder if I can pick on a couple of what appear to be minor things to give Mr. Pratte—and in his answers, of course, he will bring this out—some examples of why we are getting less of a public service and why there is some concern among the employees of Air Canada. I want to raise the question locally. I am sure Mr. Poulin and his Ottawa boys would like to follow through on these questions; I am sure they have done their homework. I wonder if I can ask him about the Telpak system. If I want to make a reservation from Ottawa today, and I pick up the telephone and dial 237-5000, who answers the telephone?

Mr. Pratte: I do not know who answers the telephone.

Mr. Lundrigan: What city answers?

Mr. Pratte: It is answered in Montreal.

Mr. Lundrigan: In Montreal. Is this because of the centralization of what you refer to as your sales function or is it your service function?

Mr. Pratte: No, it is because we followed the trend that all other carriers have established, including CP Air and Eastern Airlines.

Mr. Lundrigan: Never mind CP Air.

Mr. Pratte: No, but I am just trying to answer the question.

Mr. Lundrigan: That is called the Telpak system.

Mr. Pratte: That is right. It is really answering the calls coming from a number of locations into one central location.

Mr. Lundrigan: Was this service once done in Ottawa?

Mr. Pratte: Yes.

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: Je suppose que je devrais dire maintenant quelques bonnes blagues dans la veine de l'humour terre-neuvien pour conserver cette atmosphère de jovialité.

Le président: Je regrette mais j'étais très sérieux lorsque j'ai posé cette question.

M. Lundrigan: Je me demande si je puis poursuivre la pensée de M. Turner qui semblait estimer que le moral chez les employés était assez bas du fait qu'ils se demandaient s'ils étaient traités avec équité et avaient ce genre de préoccupation de façon générale. M. Pratte sait sûrement qu'il y a un lien entre le rendement que fournit un employé et son moral. Il doit savoir que le moral de l'employé qui offre un service au public canadien est très important. Il admettra que des études ont démontré qu'il y avait une nette différence dans le moral des employés d'Air Canada d'il y a quelques années comparativement avec ce qu'il est aujourd'hui. Je ne lui poserai pas la question directement puisque ce serait le mettre dans une situation assez peu confortable.

J'aborderai plutôt certains points mineurs avec M. Pratte. Je veux lui donner des exemples qui illustreront pourquoi le public canadien obtient toujours moins et pourquoi il y a un certain malaise chez les employés d'Air Canada. Il aura sûrement des réponses. Pour commencer, je vais faire allusion à une situation locale. M. Poulin et ses collègues d'Ottawa voudront peut-être explorer davantage la question. Je suis sûr qu'ils se sont préparés. D'abord, je demanderai à M. Pratte de m'expliquer le système Telpak. Si je veux faire une réservation à Ottawa aujourd'hui, je compose au téléphone le numéro 237-5000. Qui est à l'autre bout du fil?

M. Pratte: Je ne sais pas qui répond au téléphone.

M. Lundrigan: Mais on me répond à partir de quelle ville?

M. Pratte: De Montréal.

M. Lundrigan: Est-ce que c'est à cause de la centralisation de ce que vous appelez votre fonction de ventes ou s'agit-il de la fonction de service?

M. Pratte: Nous avons simplement fait comme tous les autres grands transporteurs font, y compris CP Air et Eastern Airlines.

M. Lundrigan: Ne parlez pas de CP Air.

M. Pratte: Je répondais simplement à la question.

M. Lundrigan: Et c'est ce qu'on appelle le système Telpak.

M. Pratte: En effet. Il s'agit simplement de répondre à tous les appels à partir de l'endroit central.

M. Lundrigan: Est-ce que le service s'est déjà fait à partir d'Ottawa?

M. Pratte: Oui.

[*Texte*]

Mr. Lundrigan: It was once.

Mr. Pratte: Yes, you will recall at the last session, when I appeared two years ago, that was discussed here very extensively.

Mr. Lundrigan: Were any people transferred in the sales function division from Ottawa at that time when the transfer took place?

Mr. Pratte: If my memory serves me right. I think we guaranteed everybody a job. We trained them; we . . .

Mr. Lundrigan: No. I am asking if there were any transfers from Ottawa to Montreal.

Mr. Pratte: I am sure there were but I could not give you the number.

Mr. Lundrigan: I am sure, Mr. Pratte, you can find this out for us and let the committee know.

Mr. Pratte: I am sure there were some transfers.

Mr. Lundrigan: Can you tell us what it cost to transfer Telpak? What did it cost to originate and develop the Telpak system in Montreal?

Mr. Pratte: We will have to go back two years for figures. I honestly have to say that I did not expect the issue to be raised again as it was raised two years ago.

Mr. Lundrigan: All right. Did you have an existing system in Ottawa, with the electronic equipment, the rented space and the kinds of necessary . . .

Mr. Pratte: We had a reservation office and telephone answering service in Ottawa and that is what we transferred to Montreal.

Mr. Lundrigan: Do you still have the premises under contract? In other words, you are still paying here for space that was rented on a long-term basis for your reservation services.

Mr. Pratte: My recollection is that some of it has been sublet but I will have to check that.

Mr. Lundrigan: Some of it has been sublet which means that you in fact still bear the financial burden of the original Ottawa reservation centre.

Mr. Pratte: That depends whether the subtenant pays the rent or not. If the subtenant pays the rent then we are . . .

Mr. Lundrigan: Are you still responsible for the . . .

Mr. Pratte: I will have to look up the sublease. I do not know.

Mr. Lundrigan: If you are subrenting, obviously you must be renting.

Mr. Pratte: Pardon me?

An hon. Member: It is bringing in money though.

Mr. Lundrigan: I did not ask that question at all, my noble lawyer friends. I wonder if I can ask Mr. Pratte another question. How many complaints has he had from the Ottawa public about the fact that they have to telephone Montreal and after listening to the recorded musical tones coming over for a while they finally get an answer? How many complaints has he had on this particular problem?

[*Interprétation*]

M. Lundrigan: Auparavant.

M. Pratte: A la dernière législature, lorsque j'ai comparu il y a deux ans, la question a été discutée passablement.

M. Lundrigan: Y a-t-il des gens du service des ventes qui ont été mutés d'Ottawa au moment où le système a été instauré?

M. Pratte: Autant que je me souvienne, tout le monde a eu un emploi garanti. Nous avons formé . . .

M. Lundrigan: Je demande s'il y a eu des mutations d'Ottawa à Montréal.

M. Pratte: Je suis sûr qu'il y en a eu, mais je ne pourrais vous dire combien.

M. Lundrigan: Vous pouvez certainement obtenir les renseignements et les communiquer au Comité.

M. Pratte: Je suis sûr qu'il y a eu des mutations.

M. Lundrigan: Pouvez-vous nous dire ce qu'il en a coûté pour transférer le système Telpak, pour l'instaurer à Montréal?

M. Pratte: Il faudra revenir deux ans en arrière pour obtenir des chiffres. Je dois dire que je ne m'attendais pas que la question revienne sur le tapis, du fait qu'elle avait été discutée.

M. Lundrigan: Y avait-il un système qui existait déjà à Ottawa, comprenant du matériel électronique, toutes les installations . . .

M. Pratte: Il y avait un bureau des réservations et un service téléphonique à Ottawa. C'est ce qui a été transféré à Montréal.

M. Lundrigan: Est-ce que les locaux que vous détenez à Ottawa sont toujours loués? En d'autres termes, est-ce que vous payez encore pour l'espace que vous occupiez ici selon un contrat à long terme?

M. Pratte: Je pense que les locaux ont été sous-loués, mais il faudrait que je vérifie.

M. Lundrigan: Ce qui signifierait que vous avez toujours le fardeau financier de ce qui était votre centre de réservation à Ottawa.

M. Pratte: Tout dépend si celui qui a sous-loué paie le loyer ou non. S'il paie le loyer, il n'y a pas vraiment . . .

M. Lundrigan: Et vous êtes toujours responsable . . .

M. Pratte: Il faudra que je vois les termes du contrat de sous-location. Je ne sais pas.

M. Lundrigan: Si vous sous-louez, vous êtes le premier locataire.

M. Pratte: Pardon?

Une voix: Mais il y a un revenu.

M. Lundrigan: Ce n'est pas ce que j'ai demandé, amis juristes. Il y a une autre question que je voudrais poser à M. Pratte. Combien y a-t-il eu de plaintes du public d'Ottawa concernant le fait qu'ils doivent appeler à Montréal et entendre toutes sortes de signaux avant d'avoir enfin la communication? Combien y a-t-il eu de plaintes à ce sujet?

[*Text*]

Mr. Pratte: I do not know how many complaints. I know that I have had quite a few complaints for a while but I must say that for some time now I have had no complaints at all.

Mr. Lundrigan: My goodness, I must have them all coming to my office, I guess. I wonder if I could ask Mr. Pratte if he has a monitoring system in Montreal which can detect the number of times you cannot reach Air Canada and the efficiency—I suppose you would call it—the efficiency ratio and the quality of the service in terms of the duration of having to sit on the line and wait for somebody to answer the telephone? Can you ask some of your officials to provide us with the details on it?

Mr. Pratte: I think Mr. Baldwin could give you the information that we have on hand now which indicates—Pardon?

• 2125

Mr. McKenzie: As a point of information, there are three pages on the Ottawa Telpak in the CALEA document, which are most informative.

Mr. Lundrigan: Have you an efficiency rating on your Telpak system?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Lundrigan: Can you let us know the details of it?

Mr. Baldwin: Our target is to answer 80 per cent of the calls within 20 seconds. Montreal is now running over 80 per cent in total service.

Mr. Lundrigan: I would like to know what the other 20 are doing?

Mr. Baldwin: Pardon?

Mr. Lundrigan: I would like to know about the other 20 per cent. How many people are waiting two minutes, three minutes and five minutes? When you are talking about 20 per cent you are talking about a hell of a lot of people.

An hon. Member: Twenty per cent?

Mr. Lundrigan: Twenty per cent of a lot of callers. I will give you a little statistic on a very small airport in a minute to give you an idea of their efficiency ratio.

Mr. Pratte, can you tell us what projected savings the Telpak system was supposed to accrue and what it has accrued to the corporation?

Mr. Pratte: Again, I will have to refer to the documentation we brought here about two years ago. I do not have it . . .

Mr. Lundrigan: We know most of the answers, but it is amazing that you are not able to give us these kinds of figures. I know you brought a lot of it two years ago. It is still an irritating problem to a lot of people, not only in the corporation itself working for you, but to the general public.

Mr. Poulin: Do we have a copy of the minutes of the last time the Chairman and President were here? Maybe if we read those . . .

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne sais pas. A une époque, il y en avait beaucoup, mais depuis quelque temps, le tout s'est stabilisé.

M. Lundrigan: Dans ce cas, tout le monde doit appeler à mon bureau. Je me demande si M. Pratte a un système de surveillance à Montréal qui peut indiquer le nombre de fois qu'il est impossible d'atteindre Air Canada à cet endroit et quelle est l'efficacité et la qualité du service, surtout pour ce qui est de l'attente qu'il faut subir avant de pouvoir obtenir la communication. Pourriez-vous demander à certains de vos fonctionnaires de nous en donner les détails?

M. Pratte: Je crois que M. Baldwin pourrait vous donner les renseignements que nous avons en main présentement selon lesquels—Pardon?

M. McKenzie: A titre d'information, il y a trois pages sur le système Telpak d'Ottawa dans le CALEA qui est très instructif.

M. Lundrigan: Avez-vous établi un peu l'efficacité de votre système Telpak?

M. Pratte: Oui.

M. Lundrigan: Pourriez-vous nous en donner les détails?

M. Baldwin: Notre objectif est de répondre à 80 p. 100 des appels en dedans de vingt secondes. Montréal, à l'heure actuelle, offre un service total de plus de 80 p. 100.

M. Lundrigan: J'aimerais savoir ce que représentent les autres 20 p. 100?

M. Baldwin: Pardonnez-moi?

M. Lundrigan: J'aimerais savoir ce qui en est des autres 20 p. 100. Combien de personnes doivent attendre deux minutes, trois minutes et cinq minutes? Lorsque vous parlez de 20 p. 100 vous comprenez dans ce montant un nombre très important de personnes.

Une voix: 20 p. 100?

M. Lundrigan: 20 p. 100 d'un grand nombre d'appels. Je vais vous donner une petite statistique sur un petit aéroport dans une minute, pour vous donner une idée de leur taux de rendement.

Monsieur Pratte, pourriez-vous nous dire quelles épargnes sont prévues à l'aide du système Telpak et quel bénéfice en a retiré la Société?

M. Pratte: Une fois de plus, je vais vous référer à la documentation que nous avons ici au sujet des deux dernières années. Je ne l'ai pas encore . . .

M. Lundrigan: Nous connaissons la plupart des réponses mais il est étonnant que vous ne soyez pas en mesure de nous donner ce genre de chiffres. Je sais que vous en avez présenté un grand nombre il y a deux ans. C'est toujours irritant pour un grand nombre de personnes non seulement dans la Société elle-même qui travaille pour vous mais pour le public en général.

M. Poulin: Avons-nous une copie du procès-verbal de la dernière réunion où le président du Comité et l'autre président étaient ici? Peut-être que si nous lisons ces . . .

[*Texte*]

The Chairman: They are in the library, Mr. Poulin. You and any other member are perfectly welcome to go look them up.

Mr. Poulin: Including Mr. Lundrigan I guess, Mr. Chairman.

Mr. Lundrigan: I have already looked them up. I never ask a question unless I have some idea of the answer, mister.

An hon. Member: Well then why ask?

The Chairman: Order, gentlemen, order, gentlemen. Mr. Poulin, your interruption was uncalled for. Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: This has to do with the public of Canada and some of you hon. gentlemen should know that already.

Let me ask Mr. Pratte a question. I will take one airport which I am most conversant with, a small airport in terms of Air Canada service, and give him just a brief resumé of what is causing a lot of concern and unrest among the employees as well as the general public. I think you can take any small airport in Canada with a similar circumstance.

This year at the Gander International Airport we have had a 28 per cent increase in traffic flow, passenger flow through the airport, a 46 per cent increase in the month of August. There has been a reduction in staff over what you had in 1972. The baggage mishandling because of the increase in the passenger load has increased by over 100 per cent.

Concerning telephone calls, I could not get all of the data because for several months your monitoring equipment was not functioning, consequently I do not have the complete picture. Also there are a lot of areas where your monitoring system does not apply to outside regions phoning in to the terminal. For the month of May there were 4,243 calls actually received. There were 2,911 rejected because they were not able to be handled by the one agent you had on during some peak periods. In other words you had a 41 per cent miss. In June there were 4,546 calls received, 3,166 not handled at all—41 per cent again. I will not give you all the figures. Over 6,000 received, over 4,000 rejected in July— 39 per cent failure rate, and in the month of September 5,500 compared to 5,000 roughly—a 48 per cent miss.

Now this is the sort of thing that is causing the public a tremendous amount of concern and it is also imposing a tremendous burden on the people working for the corporation which is causing a lot of the morale problems across the country. Now I think if members wanted to dig in in their areas they would find in almost all of these airports this is the kind of statistics they can come up with. This is why we say, Mr. Pratte, in asking you a question, have you all these details? Have you been able to monitor all your airports to find out just what kind of a burden you are placing on some of the people working for you, and at the same time the burden on the general public?

[*Interprétation*]

Le président: Il se trouve dans la bibliothèque, monsieur Poulin. Vous ou tout autre député peuvent facilement y jeter un coup d'œil.

M. Poulin: Y compris M. Lundrigan je suppose, monsieur le président.

M. Lundrigan: Je l'ai déjà consulté. Je ne pose jamais une question avant d'avoir quelque idée de la réponse qu'on me fournira, monsieur.

Une voix: Alors pourquoi posez-vous des questions?

Le président: A l'ordre messieurs. Monsieur Poulin, votre interruption n'était pas nécessaire. Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Cela a rapport avec le public canadien et certains d'entre vous devraient le savoir déjà.

Permettez-moi de poser une question à M. Pratte. Je vais prendre l'exemple d'un aéroport que je connais bien qui est assez petit par rapport au service d'Air Canada et vous donner un bref résumé de ce qui cause beaucoup d'inquiétude parmi les employés aussi bien que dans le public en général. Vous pouvez prendre quelque petit aéroport canadien que ce soit et vous lui trouverez des circonstances semblables.

Cette année, à l'aéroport international de Gander, il y a eu une augmentation de 28 p. 100 du trafic des passagers soit une augmentation de 40 p. 100 au mois d'août. Il y a eu aussi une diminution du personnel par rapport à 1972. La mauvaise manutention des bagages à cause de l'augmentation de passagers a augmenté de l'ordre de 100 p. 100.

Je n'ai pas pu obtenir toutes les données au sujet des appels téléphoniques parce que depuis plusieurs mois leur équipement de vérification ne fonctionnait pas et par conséquent je ne peux vous donner un tableau complet de la situation. Depuis il y a un bon nombre de régions où le système de vérification ne s'applique pas lorsqu'il s'agit des appels de l'extérieur au terminal. Durant le mois de mai il y a eu 4,243 appels reçus. Il y a eu 2,911 rejetés car durant certaines périodes de pointe, le seul agent à cet effet n'était pas en mesure de les diriger. Autrement dit 41 p. 100 des appels étaient manqués. En juin, 4,546 appels ont été reçus et on n'a pas pu s'occuper de 3,166 d'entre eux, ce qui donne une fois de plus un chiffre de l'ordre de 41 p. 100. Je n'ai pas l'intention de vous donner tous les chiffres. Sur 6,000 appels reçus, on en a rejeté plus de 4,000 en juillet—un taux de l'ordre de 39 p. 100 et au mois de septembre, sur 5,500 appels reçus, on en a rejeté 5,000, soit un rejet de l'ordre de 48 p. 100.

Eh bien c'est là le genre de chose qui inquiète grandement le public et qui impose un fardeau onéreux sur les personnes qui travaillent dans cette société et ce qui fait qu'un peu partout au pays leur moral est à la baisse. Et si les députés voulaient scruter leur région, ils trouveraient dans la plupart de ces aéroports le même genre de situation. Voilà pourquoi, monsieur Pratte, lorsque nous vous posons une question nous vous demandons également si vous en possédez tous les détails? Avez-vous été en mesure de vérifier ce qui se passe dans vos aéroports pour découvrir justement quel genre de fardeau vous imposez aux personnes qui travaillent pour vous et par la même occasion quel fardeau doit supporter le public en général?

[*Text*]

Mr. Pratte: Well, whether we have a monitoring system or not, the answer to that is, yes, sir, and I have already admitted earlier today—I do not know whether you were in at the time—that undoubtedly this summer there was an undue burden placed on our employees because of the extraordinary upsurge in traffic. I have specifically mentioned the reservation offices, the telephone answering service. I do not know what the source of your information is, but Mr. Baldwin has some information here for the month of September in Gander that does not seem to indicate the kind of problem that you outline.

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, I hope you are not saying that the information we have provided you with is incorrect?

Mr. Pratte: No, I did not say that, sir.

• 2130

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, have you any program or projection by which you can anticipate things similar to what happened this summer? We suffered for two full years with the problem of transfers. I thank you for putting an end to this with one of your men who came in from the region. This gentleman came in and finally put people's minds at ease a little.

But for two years these people sat there with no idea in the world where they were going, frightened to death of having to sell their homes, no guarantee that they would ever continue to be employed in that region. This summer they had less people because of your transfer program and they had a passenger increase of 28 per cent. Surely you must have more knowledge of your system than to allow that to happen.

Mr. Pratte: If your question, sir, is whether we can forecast with a great degree of precision what is going to be the growth in traffic for the months of next June, July and August, I would say that we are doing the best we can, but it is not a science yet. We did not expect, as I said this morning, a rate of growth for this summer of between 25 and 30 per cent—which we did experience. I can still remember when we were looking at 1973 we estimated a rate of growth of something like 12 per cent. The American carriers were looking at something like 5 per cent. I became concerned and worried because I felt that the rate of growth was a little too ambitious. We left it at that but instead of having 12 per cent we reached about twice that growth.

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, nobody here wishes to point a finger at you for some of the things we are bringing up, but have you as much knowledge as we have in presenting it to you as members? Obviously we are not here for the fun of it. Have you as much knowledge about the regions, the local areas and the conditions under which some of these people are working as we are presenting to you? In other words, are you familiar with the system to the extent that you understand the problem across the country? Do you understand the basis for the attitude of many of your workers and the basis for the attitude of many of the Canadian public?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Que nous ayons un système de vérification ou non la réponse à ce sujet est dans l'affirmative et j'ai déjà dit un peu plus tôt—je ne sais pas si vous étiez là à ce moment-là—qu'indubitablement cet été on a imposé à nos employés un fardeau indu à cause de l'augmentation extraordinaire du nombre de passagers. Et j'ai mentionné précisément les bureaux de réservations et le service de réponses par téléphone. Je ne sais pas quelle est votre source de renseignements, mais M. Baldwin a certains renseignements ici pour le mois de septembre à Gander qui ne semblent pas indiquer le genre de problème que vous venez d'exposer.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, j'espère que vous n'êtes pas en train de dire que l'information que nous vous avons fournie est inexacte?

M. Pratte: Non, je n'ai pas dit ça, monsieur.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, avez-vous quelque programme ou quelque précision selon lequel vous puissiez anticiper des choses semblables à celles qui sont survenues cet été? Nous avons dû subir durant deux longues années le problème des transferts. Je vous remercie d'avoir mis fin à ce genre de chose grâce à l'un des membres de votre personnel qui venait d'une certaine région. Cette personne a finalement mis quelque peu à l'aise le public en général.

Mais durant ces deux années ces personnes n'avaient aucune idée où ils s'en allaient et ils craignaient à mort de devoir vendre leur maison, car il n'était pas garanti qu'ils continueraient à être employés dans cette région. Cet été, ils ont eu beaucoup moins de personnes à cause de votre programme de transferts et pourtant il y a eu une augmentation du nombre des passagers de 28 p. 100. Sûrement, vous avez certainement assez de connaissance de votre système pour ne pas permettre que cela se passe.

M. Pratte: Si vous me demandez, monsieur, de prédire avec assez de précision ce qui surviendra de l'accroissement du nombre de passagers durant les mois prochains de juin, juillet et août, je vous réoondrai que nous faisons de notre mieux, mais que cela ne peut être prévu d'une façon scientifique jusqu'à maintenant. Nous ne nous attendions pas, comme je l'ai déclaré ce matin, à un taux de croissance cet été de l'ordre de 25 et 30 p. 100, ce qui pourtant est survenu. Je me rappelle toujours lorsque nous faisons des prévisions pour 1973 que nous avions évalué un taux de croissance de l'ordre de quelque 12 p. 100. Les transporteurs américains prévoyaient une hausse d'environ 5 p. 100. Je suis devenu inquiet car je croyais que ce taux de croissance était quelque peu ambitieux. Nous avons laissé les choses à cela, mais au lieu d'avoir un taux de croissance de 12 p. 100, nous avons atteint environ deux fois ce chiffre.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, personne ici ne désire vous montrer du doigt pour certaines des choses ou des points que nous soulevons, mais avez-vous autant de connaissances que nous-mêmes en tant que membres du Comité en avons à cet égard? Il est évident que nous ne sommes pas ici pour nous amuser. Avez-vous autant de connaissance de ces régions, c'est-à-dire des régions locales et des conditions dans lesquelles certaines personnes doivent travailler que nous en avons nous-mêmes? Autrement dit, connaissez-vous bien le système en ce sens que vous pouvez comprendre tous les problèmes à l'échelle nationale? Savez-vous pourquoi bon nombre de vos employés ainsi qu'un grand nombre de Canadiens en général ont pris ces attitudes?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I understand the attitude of the employees; there is no question about that. That is why I complimented them today for the second time because I thought they well deserved that recognition. I understand the pressure they were under.

If you ask me if I know exactly what happens in every station in the system, I have to tell you, no. There is no way I can know exactly in every detail what happens from hour to hour in every station. I think I have a good feel for what is happening, but undoubtedly there are a great number of things that happen that I do not know of. These matters should be resolved at the local management level.

Mr. Lundrigan: I would suggest that you start by having some control over the flow of information from your middle and local management people so as to reflect these conditions. We can walk into any terminal across the country and we will run into the same kinds of circumstances that were quite different from what they were four or five years ago. It is obvious that everybody is not exaggerating. Many of us have a tendency to exaggerate, especially politicians, but we cannot all be exaggerating. I have found Mr. Pratte to be reasonable and he certainly listens to the causes that we have advanced to him. But I have stacks of letters in my office specifically about the problem here in the City of Ottawa. I wish that we could have an opportunity to have Mr. Pratte before us more often so he would feel some of the concern that we, as members of Parliament, have for this.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lundrigan, the Chair is in the hands of the Committee, but by the length of my list I would be inclined to believe we will have Air Canada back before us on Thursday but if the Committee wants to get through them tonight, of course, I am more than willing.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. Could you read out the list of names which you have?

• 2135

The Chairman: The Chair is getting in a lot of difficulties reading names out.

Mr. Mazankowski: It is just a point of information, not point of order.

The Chairman: I look at the clock and realize the committee agreed that we would adjourn this evening at 10 o'clock. I have Mr. McRae, Mr. Schellenberger, and I have been recently informed that Mr. Guay is going to switch his place to Mr. Mackasey. They would be the last three people between now and 10.30 p.m.

I would like to inform Mr. Blenkarn, who looks sad, and I always like to cheer up anybody who looks sad, that he is right behind Mr. Mackasey and that he will probably be first up Thursday morning at 9.30 if Air Canada comes back and if he can get up that early. Having said that, I now recognize Mr. McRae.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je comprends l'attitude des employés, cela est hors de tout doute. Voilà pourquoi je les ai complimentés aujourd'hui pour la deuxième fois, car à mon avis ils méritaient bien ces compliments. Et je connais les pressions qui ont été exercées sur eux.

Si vous me demandez si je connais bien tout ce qui se passe dans chaque station de tout le réseau, je répondrai dans la négative. Il n'y a aucun moyen pour moi de savoir exactement dans tous les détails ce qui se passe d'heure en heure dans chaque station. Nous avons une idée assez juste de ce qui se passe, mais sans doute, il y a bon nombre de choses qui surviennent et dont je n'ai pas connaissance. Ces questions doivent être résolues d'ailleurs au niveau de la direction locale.

M. Lundrigan: A mon avis, vous commencez à pouvoir exercer un certain contrôle sur le peu d'informations que l'on vous donne des régions locales et dont découle cette situation. On peut se promener dans chaque aéroport de tout le pays et rencontrer le même genre de circonstances qui sont tout à fait différentes de ce qu'elles étaient il y a quatre ou cinq ans. Il est évident qu'il ne s'agit pas là d'exagération. Bon nombre d'entre nous ont tendance à exagérer, tout spécialement les politiciens mais, nous ne pouvons pas tous être accusés d'exagération. Je ne pense pas que M. Pratte est un homme raisonnable et qui tient compte certainement de la situation que nous lui avons exposée. Mais j'ai des piles de lettres dans mon bureau précisément au sujet du problème ici dans la ville d'Ottawa. J'aimerais avoir l'occasion de pouvoir entendre ici M. Pratte une fois de plus, de sorte qu'il puisse constater la préoccupation que nous, en tant que membres du Parlement, avons vis-à-vis cette situation.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Lundrigan, je suis entre les mains des membres du Comité, mais je tente à croire que d'après la longueur de la liste de députés inscrits, la société Air Canada comparaîtra de nouveau ici jeudi, mais si le Comité désire en finir avec cette question ce soir, je suis naturellement bien d'accord avec cela.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement. Pouvez-vous donner la liste des noms que vous avez?

Le président: La présidence a beaucoup de difficulté avec cette liste.

M. Mazankowski: Je veux simplement des précisions sur le sujet; il ne s'agit pas tellement d'un rappel au Règlement.

Le président: Le comité a convenu de s'ajourner à 10 heures ce soir. J'ai encore les noms de MM. McRae, Schellenberger, et on signale que M. Guay a changé son tour avec M. Mackasey. Ce sont les trois derniers à prendre la parole d'ici 10 h. 30.

Je signale à M. Blenkarn, qui a l'air déçu, et j'aime consoler les gens, qu'il vient tout de suite après M. Mackasey et qu'il sera probablement le premier jeudi matin 9 h. 30 si les représentants d'Air Canada peuvent revenir et si je réussis à me lever à cette heure-là. La parole est à M. McRae.

[*Text*]

Mr. Mackasey: On a point of order, Mr. Chairman. I am quite prepared to waive all questions if we all are prepared to move forward now and vote on the bill.

The Chairman: When I recognize your turn, I will acknowledge that fact.

But I have more names on my list and it is doubtful whether there will be some agreement.

Mr. Lundrigan: On a point of order, Mr. Chairman. In view of the fact that there were six or seven perhaps relatively minor questions that the President did not have information readily available for, would he give me some . . .

The Chairman: I recognize that . . .

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I would like to finish my point or order. Could he give us the assurance that we will have this information in a few days so that we can assess the kinds of facts we are looking for?

Mr. Pratte: I will provide the information to the Chairman who will circulate the information to the members of the committee. I cannot promise that for Thursday morning because of the fact that . . .

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Thomas.

The Chairman: Mr. Thomas, on a point of order.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I am interested in Mr. Mackasey's comment which seemed to be given support by other government members. We are quite willing to expedite Air Canada's appearance here. I am wondering what vote is he talking about?

Mr. Mackasey: I am talking about the Air Canada section of the bill.

Mr. Thomas (Moncton): We are not even on a clause-by-clause study yet.

The Chairman: Basically, Mr. Thomas, I suppose technically we are dealing with Clause 2 of the proposed bill. Mr. McRae please.

Mr. Poulin: On the same point of order. Mr. Thomas made a very wise suggestion and I think we on this side are prepared to co-operate to get that vote tonight and finish with Air Canada tonight. We on this side are and if it is unanimous we can probably save an extra half hour.

The Chairman: Mr. Thomas, If everybody I have on my list will withdraw their names, we will get into a clause-by-clause study as quickly as . . .

Mr. Thomas (Moncton): Air Canada appears in several clauses.

Mr. Poulin: We do not need the witnesses after today; that is all.

The Chairman: I think Air Canada starts on Clause 7, Mr. Thomas . . .

[*Interpretation*]

M. Mackasey: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je suis prêt à laisser tomber toutes les questions si chacun est prêt à le faire et à voter maintenant le projet de loi.

Le président: Lorsque vous aurez la parole, je me ferai un plaisir de prendre en considération votre suggestion.

Il y a d'autres noms sur ma liste et je doute de pouvoir faire le consensus.

M. Lundrigan: J'invoque le Règlement. Puisqu'il y a eu six ou sept questions mineures auxquelles le président n'était pas prêt à répondre immédiatement, est-il en mesure . . .

Le président: Je sais que . . .

M. Lundrigan: J'aimerais bien terminer, si vous le permettez, monsieur le président. Il est en mesure, donc, d'indiquer que les renseignements seront obtenus d'ici quelques jours de sorte que nous puissions savour à quoi nous en tenir?

M. Pratte: Je ferai parvenir les renseignements au président qui les distribuera certainement aux membres du comité. Je ne puis évidemment vous les remettre jeudi matin puisque . . .

M. Thomas (Moncton): Monsieur Thomas.

Le président: M. Thomas invoque le Règlement.

M. Thomas (Moncton): L'observation de M. Mackasey qui semble avoir reçu l'appui d'autres députés du gouvernement m'intéresse. Nous sommes tous prêts à faciliter les témoignages des représentants d'Air Canada ici. Je me demande bien de quel vote il veut parler.

M. Mackasey: Je parle des articles du projet de loi qui ont trait à Air Canada.

M. Thomas (Moncton): Nous n'en sommes même pas encore à l'étude article par article.

Le président: Techniquement parlant, monsieur Thomas, nous en sommes à l'article 2 du projet de loi. Monsieur McRae, je vous en prie.

M. Poulin: Au sujet du même rappel au Règlement. M. Thomas vient de faire une suggestion intéressante et nous sommes tous prêts de ce côté-ci de la table à collaborer et à en terminer avec Air Canada ce soir. Et s'il y a unanimité à ce sujet, nous pouvons probablement nous éviter de siéger une demi-heure de plus.

Le président: Monsieur Thomas, si tous ceux qui figurent sur ma liste veulent bien retirer leurs noms, nous allons procéder à l'étude article par article le plus rapidement . . .

M. Thomas (Moncton): Il est question d'Air Canada dans plusieurs articles.

M. Poulin: Nous n'aurons plus besoin des témoins pour aujourd'hui.

Le président: En fait, il commence à être question d'Air Canada à l'article 7, monsieur Thomas . . .

[*Texte*]

Mr. Thomas (Moncton): Also Clause 12.

The Chairman: I said that it starts on Clause 7 and goes probably through to Clause 12.

An hon. Member: I am just wondering what vote we are talking about.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman, finally.

The Chairman: The Chair was being very . . .

Mr. McRae: No. The Chair is totally blameless. I would like to try to summarize what I have heard today, what I heard in the last couple of weeks and from the CNR witnesses, too. I feel there is quite an ideological difference here between we on this side supporting Air Canada and the CNR and the exponents of CP. I think we have to realize that there are two separate situations.

Mr. Mazankowski: Utter nonsense.

Mr. McRae: This is the way it appears to me.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not think for one minute Mr. McRae could draw that conclusion from the evidence that has been heard in this committee and the committee prior to that. I would earnestly suggest that Mr. McRae rephrase his remarks in such a way . . .

Mr. McRae: I do not intend to rephrase them. I feel very strongly that Air Canada and the CNR are doing a very good job.

Mr. Mazankowski: That is utter nonsense.

Mr. McRae: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order, gentlemen; order! Any member of the committee can reach any conclusion he so likes.

Mr. Mazankowski: Well, it is utter nonsense.

The Chairman: It is not for the Chair to rule what goes on in Mr. McRae's mind. Heaven help the Chair. Heaven help the Chair. He can reject whatever he likes.

Mr. Mazankowski: It is utter nonsense.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you can object to the conclusions he reaches, if you like.

Mr. Mazankowski: I have objected and I suggest to you, Mr. Chairman . . .

• 2140

The Chairman: And your objection is duly noted but go ahead Mr. McRae. I would advise you, Mr. McRae, to direct your question to the witness. If you want to expound on your theories you can do that without the witnesses . . .

Mr. McRae: I have one or two comments to make. My first comment has to do with safety. I agree with Mr. McKenzie that if there is any question, even the smallest question, Air Canada is negligent in this area, I and other millions of Canadians fly Air Canada and we must know. We must feel secure when we are flying and I think this has to be. There is no question about this and if there have been any questions brought up I would like to see the answers to them and I am sure that this will happen.

[*Interprétation*]

M. Thomas (Moncton): Mais il y a l'article 12 aussi.

Le président: J'ai dit qu'il commençait à être question d'Air Canada à l'article 7; le tout se poursuit probablement jusqu'à l'article 12.

Une voix: Je commence à me demander où nous en sommes.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Vous comprendrez que la présidence . . .

M. McRae: La présidence n'est certainement pas à blâmer. Je voudrais essayer de résumer ce que j'ai entendu aujourd'hui, au cours des dernières semaines, inclure les témoignages des représentants du CN également. Nous n'avons pas du tout la même idéologie de ce côté-ci de la table, nous qui appuyons Air Canada et le CN, et les partisans du CP de l'autre côté. Il faut bien comprendre que la situation n'est pas la même dans les deux cas.

M. Mazankowski: C'est un non sens.

M. McRae: C'est la façon dont je vois les choses.

M. Mazankowski: Je ne vois pas du tout comment M. McRae peut tirer une telle conclusion des témoignages entendus devant le présent comité ou le comité précédent. Je suggère à M. McRae de reprendre . . .

M. McRae: Je n'ai pas l'intention de revenir sur ce que j'ai dit. J'estime qu'Air Canada et le CN font d'excellent travail.

M. Mazankowski: Cela n'a pas de sens.

M. McRae: Monsieur le président . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Les membres du comité peuvent tirer les conclusions qu'ils veulent.

M. Mazankowski: Mais cela n'a aucun sens.

Le président: Il n'appartient pas à la présidence de juger M. McRae. Et c'est une très bonne chose.

M. Mazankowski: C'est idiot.

Le président: M. Mazankowski peut très bien ne pas être d'accord avec les conclusions tirées par son collègue.

M. Mazankowski: Je ne suis pas d'accord, et je vous signale, monsieur le président . . .

Le président: Votre objection est dûment notée mais veuillez poursuivre, monsieur McRae. Je vous conseille de poser votre question au témoin. Si vous désirez en dire davantage sur vos propres théories, vous pouvez le faire en l'absence des témoins.

M. McRae: J'ai un ou deux commentaires à faire. Mon premier commentaire vise le problème de la sécurité. Je suis d'accord avec M. McKenzie que s'il y a quelque doute, même le plus petit, qu'Air Canada soit négligent dans ce domaine, il est très important de savoir parce qu'il y a des millions de Canadiens comme moi-même qui voyagent par Air Canada et il est important que nous le sachions. Nous devons nous sentir en sécurité lorsque nous voyageons par avion et je pense que c'est une chose qui va de soi. Il n'y a aucun doute là-dessus et s'il y avait quelques questions qui soient soulevées j'aimerais en obtenir des réponses et je suis certain que c'est ce qui se passera.

[*Text*]

I also think there are other airlines in this country and in some way this Committee should be dealing with CP Airline and others to make sure that there is a uniform safety across the whole area. I do not know how we are going to do this but this is my point. We will deal with that in subcommittee or at least at some other point.

Now, the next point I would like to make is this. In the matter of ordering planes and choosing planes, do you feel under a certain compulsion as a national corporation owned by the people of Canada to see to it that in addition to getting a good airplane you also must make sure that some of the components are built in Canada, for instance, in terms of ordering VC 8s, VC 9s, as opposed to Boeing planes? Is that part of your thinking, assuming you are getting a fairly safe airplane?

Mr. Pratte: You asked me whether we were under compulsion which in my view would imply that we are forced to do things that otherwise we would not do.

Mr. McRae: I withdraw the word "compulsion". Is that something that weighs heavily in your mind?

Mr. Pratte: Our first duty is in my view to run a good and an efficient airline and therefore to choose the equipment that would best suit our needs. When this is done we have indeed very much in our minds to ensure to the extent that we can that the manufacturers take into account our desires to have as much Canadian content as possible.

Mr. McRae: But this had had some influence in the choice?

Mr. Pratte: Well, it certainly has prompted us to engage in conversations with a number of manufacturers long before we were even thinking of ordering their airplanes.

Mr. McRae: Would it be unfair to ask you if the other airlines do take this into consideration or is this a factor that they do not have to worry about?

Mr. Pratte: Well, I really cannot speak for the other carriers but just looking at the results I would doubt that.

Mr. McRae: This is one of the factors that I would assume Air Canada being in a different position must take into consideration.

As an individual flying a good deal this summer, I was amazed at the pressure that was being put on Air Canada in view of the fact that CP was on strike, the railways were on strike and you had summer traffic. It seemed to me that a lot of the questions here tonight related to the summer. I know you were under tremendous pressure in terms of your office, in terms of your reservations and so on. How about your pilots? Did you have enough? Was there any pressure there? Were they overflying?

Mr. Pratte: They were not overflying and maybe you are referring to a TV . . .

[*Interpretation*]

Il y a d'autres compagnies aériennes aussi au pays et d'une certaine façon notre Comité devrait faire des transactions avec la compagnie CPA et d'autres pour s'assurer qu'il y a des systèmes uniformes de sécurité dans tout l'ensemble du pays. Je ne sais pas comment nous allons arriver à cette fin mais voilà quel est mon point. Nous en traiterons en sous-comité ou du moins à un autre moment.

Maintenant, le deuxième point que je veux faire valoir est le suivant. Pour ce qui est de commander et de choisir des avions, vous croyez-vous victime d'une certaine compulsion en tant que société nationale qui est possédée par le peuple canadien de vous assurer qu'en plus d'obtenir un bon avion vous soyiez certain également que certaines des pièces soient construites au Canada, par exemple lorsqu'il s'agit de commander des VC 8s, Vc 9s, par opposition au Boeings? Est-ce que cela fait partie de votre conception des choses en supposant que vous obtenez un avion assez sûr?

M. Pratte: Vous me demandez si certaines pressions s'exercent sur nous, ce qui à mon avis impliquerait que nous sommes forcés de faire certaines choses que nous ne ferions pas autrement.

M. McRae: Je retire le mot «compulsion». Est-ce que c'est quelque chose qui a beaucoup de poids à vos yeux?

M. Pratte: Notre premier devoir à mon avis est d'exploiter une société aérienne efficace et par conséquent de choisir des avions qui satisfassent le mieux nos besoins. Ceci étant fait, en effet nous nous préoccupons beaucoup de nous assurer en autant que possible que les fabricants tiennent compte de nos souhaits et afin que les avions canadiens comportent de l'équipement fabriqué au Canada le plus possible.

M. McRae: Cela a-t-il quelque influence dans votre choix?

M. Pratte: Cela nous a certainement engagé dans des conversations avec un certain nombre de fabricants bien avant que nous ne pensions de commander des avions.

M. McRae: Serait-il injuste de demander si les autres sociétés aériennes prennent en considération ce facteur ou est-ce là un facteur dont ils n'ont pas à se préoccuper?

M. Pratte: Je ne peux réellement pas vous répondre de la part des autres sociétés aériennes mais si je juge par les résultats j'en doute fort.

M. McRae: C'est là un des facteurs qu'à mon avis Air Canada devrait prendre en considération puisqu'il occupe une position distincte.

J'ai beaucoup voyagé par avion cet été et je dois dire que j'ai été étonné des pressions qui étaient exercées sur Air Canada compte tenu du fait que la ligne aérienne CP était en grève, que les chemins de fer étaient également en grève et quevous aviez un accroissement naturel de passagers prévu durant l'été. Il semble qu'un bon nombre de questions posées ici ce soir se rapportent à cet été-là. Je sais que l'on a exercé sur vous des pressions énormes pour ce qui est de votre bureau et pour ce qui est des réservations à l'avance. Que dire de vos pilotes? En aviez-vous assez? A-t-on exercé quelque pression sur eux? A-t-on demandé à certains d'entre eux de piloter trop longtemps?

M. Pratte: Il n'y a pas eu de pilotage plus long que nécessaire et vous référez peut-être à une émission de T.V.

[*Texte*]

Mr. McRae: No, I just wondered.

Mr. Pratte: No, they were not overflying. We cannot overfly. There is a maximum duty time and they just do not fly more than the maximum duty time. But we did have all management pilots flying who were qualified. As a matter of fact there was no management personnel in the flight operations department. They were on the line all the time.

Mr. McRae: Is it not true also that you could not have made it through the summer without Terminal II?

Mr. Pratte: I think that is a fair assessment, sir.

Mr. McRae: In terms of the size of Terminal II operations, or is it Terminal I operations, would it be correct to say that either all the other airlines moved to Terminal II or Air Canada did? It would be one or the other pretty well. There might be some exceptions.

• 2145

Mr. Pratte: That is right. For us to stay in Terminal 1 would have meant very extensive alterations to Terminal 1. It is doubtful whether it could have been altered to suit our needs together with a sufficient number of gates. The big problem is that because of the design of Terminal 1, it cannot handle a sufficient number of wide-bodied aircraft and even if it could, it would have meant alterations that would have lasted in excess of two years.

Mr. MacKay: I have one question along the same line. Have you any comparison in general between the cost per passenger air mile in Canada and in the United States? It seems to me when I fly in the United States I pay a good deal more.

Mr. Pratte: Yes, I have something here which I . . .

Mr. MacKay: I may be wrong, but I . . .

Mr. Pratte: . . . came across the other day. It probably will not be suspect because it does not come from us.

Mr. MacKay: Some of us over here believe you.

Mr. Pratte: It is a publication which is called *Passenger Air Transportation and Tourism in Canada.* It is published by the Travel Industry Branch of the Office of Tourism, Department of Industry, Trade and Commerce here in Ottawa, which maybe makes it more suspect, I do not know.

It certainly does indicate quite clearly that air transportation in Canada is much cheaper than it is in the United States, much cheaper than it is in Europe, and air transportation within Canada is cheaper than it is across the Atlantic.

Mr. MacKay: I have one more question, although I would like another round if we have time. Is any consideration being given by Air Canada to a service from Winnipeg to Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury and Ottawa? That is Northern Ontario route. I understand Nordair is interested in this. Is Air Canada interested in this?

[*Interprétation*]

M. McRae: Non, je me le demandais tout simplement.

M. Pratte: Il n'y a pas eu d'excès de pilotage. Nous ne pouvons pas le faire d'ailleurs. Il y a un temps maximum pour le travail de chaque pilote et il ne peut tout simplement pas piloter davantage que le temps maximum qui est prévu. Mais tous les pilotes qui étaient qualifiés à le faire ont exercé leur fonction. De fait, il n'y a eu aucun personnel de direction qui se soit occupé les opérations de pilotage. Ils étaient tous à leur poste durant toute cette période.

M. McRae: N'est-il pas juste de penser alors que vous auriez pu fort bien fonctionner durant l'été sans l'aide du Terminal II?

M. Pratte: Oui, c'est là une évaluation assez juste.

M. McRae: Pour ce qui est de l'importance des opérations du Terminal II, ou bien est-ce le Terminal I; serait-il exact de dire que toutes les autres sociétés aériennes se sont dirigées vers le Terminal II ou est-ce Air Canada uniquement qui l'a fait? Ce serait probablement l'un ou l'autre. Il pourrait y avoir quelque exception.

M. Pratte: C'est exact. Si nous étions restés dans l'aérogare n° 1 cela aurait entraîné des modifications très onéreuses. Il est peu vraisemblable que cela aurait pu être fait de manière à satisfaire nos besoins tout en ayant un nombre de portes suffisantes. Le grand problème c'est l'infrastructure de cette aérogare n° 1. Elle ne peut pas recevoir un nombre suffisant de gros appareils et même si elle le pouvait, cela aurait impliqué des modifications dont la réalisation aurait pris plus de deux ans.

M. MacKay: J'ai une question toujours à ce sujet. Avez-vous des chiffres permettant de comparer d'une manière générale le prix du mille par passager au Canada et aux États-Unis? Il me semble que lorsque je vole aux États-Unis je paie beaucoup plus.

M. Pratte: Oui, j'ai ici quelque chose qui . . .

M. MacKay: Il se peut que je me trompe, mais je . . .

M. Pratte: . . . m'est tombé sous les yeux l'autre jour. Cela devrait être crédible dans la mesure dont cela n'émane pas de nos bureaux.

M. MacKay: Certains d'entre nous ici vous croient.

M. Pratte: C'est une publication qui s'intitule *Passenger Air Transportation and Tourism in Canada.* C'est publié par la direction de l'industrie touristique de l'Office du tourisme du ministère de l'Industrie et du Commerce à Ottawa, ce qui la rend peut-être moins crédible, je ne sais pas.

Elle indique très clairement que le transport aérien au Canada revient beaucoup moins cher qu'aux États-Unis, beaucoup moins cher qu'en Europe, et que le transport aérien au Canada revient moins cher qu'au-dessus de l'Atlantique.

M. MacKay: J'ai encore une question, bien que j'aimerais avoir un deuxième tour si nous avons le temps. Air Canada envisage-t-elle de créer un service de Winnipeg à Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury et Ottawa? C'est-à-dire un itinéraire pour le nord de l'Ontario. Sauf erreur de ma part, cela intéresse Nordair. Cela intéresse-t-il Air Canada?

[*Text*]

Mr. Pratte: I cannot answer that, I would have to check it and give you the answer when we meet again.

Mr. MacKay: I would appreciate it if there is any intention, because it is a very needed service.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you Mr. Chairman. I have no quick questions.

The Chairman: Thank you.

Mr. Schellenberger: What does the airline pay per passenger per landing for terminal fees?

Mr. Pratte: I think I can provide you with the information. It is not per passenger per landing, it is per aircraft landing and it depends on the type of aircraft.

Mr. Schellenberger: It is not per passenger per landing. It seems in 1971 you gave a figure of $20 per passenger and I wonder whether it has increased or not.

Mr. Baldwin: The landing fee is a charge that varies according to the size and weight of the aircraft. In addition, we pay a terminal charge when we park at a terminal building that is related to the number of passengers the aircraft can carry, as I recollect it, and then the rental in the building itself. In Toronto in 1972, the landing fees we paid were roughly $2.75 million; the terminal charges were a little over $1.3 million. The fuel fees we paid to the federal government were about $1.25 million as well, for a total of about $5,275,000.

Mr. Schellenberger: Is that paid directly to the Ministry of Transport?

Mr. Baldwin: Yes, but it does not include fuel taxes paid to the Province of Ontario, which were fairly substantial as well.

Mr. Schellenberger: Do you make any payments to the better usage of the terminal or is the Minister of Transport responsible for any alternations to terminals?

Mr. Baldwin: Basic alterations are the responsibility of the Minister and are recovered through rentals we pay for our space within the terminal. Certain ancillary things such as interior decor or furnishings within our own space we may provide ourselves.

Mr. Schellenberger: Have you any subsidiaries?

• 2150

Mr. Pratte: We have an interest, as you know, in Air Jamaica, where we own, I think, 40 per cent. We have Econair which is a company that was set up to handle the ABC charters as a result of the new regulations. We have Stolair, which is the company that was recently set up to operate the test pilot project for STOL aircraft between Ottawa and Montreal, and I think that is it.

Mr. Schellenberger: Are there any future plans to vertically integrate, to take over CARA, or something to this effect?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne peux pas vous répondre, il faudrait que je vérifie et je vous donnerai la réponse lors de notre prochaine rencontre.

M. MacKay: Si une telle intention existait elle serait la bienvenue car ce service est très nécessaire.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai pas de questions rapides.

Le président: Je vous remercie.

M. Schellenberger: Que paie la compagnie par passager par atterrissage en termes de taxes d'aérogare?

M. Pratte: Je crois pouvoir vous donner ce renseignement. Ce n'est pas par passager par atterrissage, c'est par atterrissage d'appareil et cela dépend du genre d'appareil.

M. Schellenberger: Ce n'est pas par passager par atterrissage. Il me semble qu'en 1971 vous avez donné le chiffre de $20 par passager et je me demandais si cela avait augmenté ou non.

M. Baldwin: La taxe d'atterrissage varie selon la taille et le poids de l'appareil. De plus, nous versons une taxe d'aérogare lorsque nous stationnons devant un bâtiment d'aérogare proportionnellement au nombre de passagers que l'appareil peut transporter, si je me souviens bien, et ensuite la location du bâtiment lui-même. A Toronto en 1972, nous avons versé environ 2.75 millions de dollars de taxe d'atterrissage; les taxes d'aérogare ont légèrement dépassé 1.3 million de dollars. Les taxes au combustible versées au gouvernement fédéral s'élevaient à environ 1.25 million de dollars le tout représentant environ 5,275 mille dollars.

M. Schellenberger: Est-ce versé directement au ministère des Transports?

M. Baldwin: Oui mais cela ne comprend pas les taxes au combustible versées à la province de l'Ontario, qui étaient relativement substantielles également.

M. Schellenberger: Faites-vous des versements pour la meilleure utilisation de l'aérogare ou le ministre des Transports prend-il en charge les modifications des aérogares?

M. Baldwin: Les modifications principales sont prises en charge par le ministre et son récupérées par l'intermédiaire des loyers que nous payons pour l'espace que nous utilisons dans l'aérogare. Pour ce qui est de choses auxiliaires telles que la décoration intérieure ou l'ameublement dans notre propre espace elles sont parfois couvertes par nous-mêmes.

M. Schellenberger: Avez-vous des filiales?

M. Pratte: Comme vous le savez, nous avons des intérêts dans la société Air Jamaica que nous possédons à 40 p. 100. Nous avons Econair qui est une compagnie qui a été créée pour assurer les services de vols nolisés ABC à la suite des nouveaux règlements. Nous avons Stolair, compagnie qui a été récemment créée pour expérimenter le projet pilote des appareils ADAC entre Ottawa et Montréal, et je pense que c'est tout.

M. Schellenberger: Est-il question de plans futurs d'intégration verticale pour prendre le contrôle de CARA, ou toute autre mesure dans ce sens?

[*Texte*]

The Chairman: Would you like to answer that now?

Mr. Vaughan: Yes, sir. We are sort of looking at that in relation to what other airlines are doing. A lot of the airlines of the world are engaging in travel-related operations such as hotels, food operations, ground services, reception units, wholesaling units and things of that sort. So in Air Canada, in order to be aggressive and keep up—it is a dynamic industry and we want to expand with the world trends—we are looking in that direction too.

Mr. Schellenberger: I was interested to hear you state that an 80 per cent load factor was too high and that around 60 to 65 per cent was just about right. Is it a good idea to have 40 empty seats on a 100-passenger plane? What is the reasoning behind that?

Mr. Pratte: That is one of the problems of the industry. I say it is too high, but certainly the best thing that could happen would be to fly all flights with a 100 per cent load factor. But I think it is more theory than practice because we are talking about averages here—as a matter of fact, averages of averages—and we have to maintain a certain schedule to the regular schedule. Certainly some flights at certain times of the day are going to be 100 per cent full, but others at other times of the day are going to be only 25 per cent full.

Mr. Schellenberger: So you are saying, then, that you really did not want to say that an 80 per cent load factor was too high.

Mr. Pratte: I said that under present circumstances an 80 per cent load factor indicates that we have too many flights. With a load factor that high we cannot provide good service to the customers. One of the things we are trying to do with our pricing structure is to try to operate at a high load factor by inducing potential passengers to travel in off-peak seasons and off-peak days so that you can move up your average load factor and still provide as good a service because you are moving the traffic off the peak.

Mr. Schellenberger: Is there any reason that the L1011 always seems to be late? Do you intend to do something about that in the future or is it just because it is a new plane? I have sat in an airport for four hours waiting for that aircraft, and it has certainly deterred me from taking it.

Mr. Pratte: I think there are two basic reasons for that. The main reason is that it is a new aeroplane and, in spite of the fact it is a new aeroplane, it was scheduled very tightly this summer because of the fact that we knew we were short of equipment. We took the risk and I suppose perhaps in retrospect we should not have taken the risk of having it scheduled that tight. In terms of the performance of the aeroplane, it is performing as well and probably better than other aeroplanes that have been introduced and at the same stage in life of the aeroplane.

As a matter of fact, I think the performance of the 1011 in terms of mechanical reliability is better than that of the DC-8 at the same stage in life. It is also better than that of the other wide-bodied aeroplanes at the same stage in life. That does not mean to say that it is very good. It is quite a bit better now than it was in the summer.

[*Interprétation*]

Le président: Voudriez-vous répondre à cela maintenant?

M. Vaughan: Oui, monsieur. Nous étudions ce genre de possibilité en suivant de près ce que les autres compagnies font. Un grand nombre de compagnies dans le monde se lancent dans des entreprises corollaires au voyage tel que les hôtels, la restauration, les services à terre, les unités de réception, les unités de vente de gros et d'autres choses de ce genre. Par conséquent à Air Canada, afin d'être compétitifs et de maintenir notre position, c'est une industrie dynamique et nous voulons ne pas être dépassés par les tendances mondiales, nous étudions également cette possibilité.

M. Schellenberger: Il m'intéresse de vous entendre dire qu'un facteur de chargement de 80 p. 100 était trop élevé et que 60, 65 p. 100 était amplement suffisant. Est-ce vraiment bon d'avoir 40 sièges libres sur un avion de 100 places? Quel est le raisonnement?

M. Pratte: C'est un des problèmes de l'industrie. Je dis que c'est trop élevé, mais il est certain que la meilleure des choses qui puisse arriver serait de voler avec un facteur de charge de 100 p. 100. Cependant, il s'agit plus de théorie que de pratique car il s'agit de moyenne ici, et en fait de moyenne de moyenne, et il nous faut maintenir un certain horaire pour l'horaire régulier. Il est certain que certains vols, à certains moments de la journée seront pleins à 100 p. 100, mais d'autres à d'autres moments de la journée ne seront remplis qu'à 25 p. 100.

M. Schellenberger: Vous dites donc, par conséquent, que vous ne vouliez pas véritablement dire qu'un facteur de chargement de 80 p. 100 était trop élevé.

M. Pratte: J'ai dit que dans les circonstances actuelles un facteur de chargement de 80 p. 100 indique que nous avons trop de vols. Avec un tel facteur nous pouvons assurer un bon service pour les clients. Notre politique des prix sert entre autres à essayer d'obtenir un facteur de chargement élevé en incitant les passagers potentiels à voyager hors saison et hors des jours de pointe afin de pouvoir faire monter la moyenne de ce facteur de chargement tout en assurant un aussi bon service dans la mesure où il n'y a plus véritablement de pointe.

M. Schellenberger: Y a-t-il une raison expliquant pourquoi le L-1011 semble toujours avoir du retard? Avez-vous l'intention de faire quelque chose à ce sujet à l'avenir ou est-ce simplement parce qu'il s'agit d'un nouvel apprareil? J'ai attendu cet appareil pendant 4 heures dans un aéroport, et cela m'a certainement dissuadé de le prendre.

M. Pratte: Il y a deux raisons fondamentales. La raison principale est qu'il s'agit d'un nouvel appareil et, malgré le fait qu'il s'agisse d'un nouvel appareil, son emploi a été très grand cet été car nous savions que nous manquions d'équipement. Nous avons pris ce risque et je suppose que peut-être rétrospectivement nous ne devrions pas l'avoir pris. En ce qui concerne les performances de cet appareil, il marche tout aussi bien et même peut-être mieux que tous les autres appareils que nous avons introduits à la même époque de vie d'un appareil.

En fait, je pense que les performances du 1011 en matière de fiabilité mécanique sont meilleures que celles du DC-8 au même moment de sa vie. Elles sont également meilleures que celles des autres appareils jumbos au même moment de leur vie. Cela ne veut pas dire qu'elles sont très bonnes. Elles sont un peu meilleures qu'elles ne l'étaient cet été.

[*Text*]

Mr. Schellenberger: It already has a bad reputation. Are you involved in any research of any sort of your own?

Mr. Pratte: I would not say that we are involved in any basic research, theoretical research, but we are involved in practical development, and some of our people come up with bright ideas that at times are adopted by the manufacturers and/or other carriers. That research is directly related to practical problems that we have. It is not theoretical research.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: The last questioner that I think I can recognize tonight is Mr. Mackasey. I should warn the committee that according to the record on December 4 we are to hear the CNR, so that Mr. Mackasey having forewarned me that we should get on with clause-by-clause consideration of the bill, the Chair is very willing to do just that provided the Committee acknowledges the fact that they are finished questioning Air Canada and CNR tonight.

They are not according to my list. But having said that, normally . . .

• 2155

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. There was some discussion earlier about having the annual report of Air Canada and the CN, which would bring them back at a later date, and still it would allow us to pass this bill through.

The Chairman: The only reference we have before the Committee now is the bill and the Chair feels obligated to attempt to pass the bill. But I wanted to warn Mr. Mackasey.

Through the replies I heard, Mr. Mackasey, I think you should take the remaining time between now and 10 p.m. to attempt to solicit answers from the witnesses.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I had hoped that at least there could be an agreement of the Committee that Clauses 7 to 12, that part of the bill—we could at least, even if we did not vote on it tonight, agree that we would accept it, and this would free Mr. Pratte from coming back.

An hon. Member: Oh, oh!

Mr. Mackasey: Well, fine. I think, Mr. Chairman, I am entitled . . .

The Chairman: On a point of order, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman . . .

Mr. Mackasey: That is fine, but I am not finished, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, I will come back to you.

Mr. Mackasey: It is obvious that my suggestion is not popular. This is fine, but you need not get excited about it. There is no obligation . . .

The Chairman: I warned you in my opening remarks in recognizing you, Mr. Mackasey, that it may not be popular.

[*Interpretation*]

M. Schellenberger: Cet appareil a déjà une mauvaise réputation. Avez-vous entrepris des recherches personnelles?

M. Pratte: Je ne peux pas dire que nous ayons entrepris de recherches fondamentales, de recherches théoriques, mais nous nous intéressons à la mise au point pratique, et certains de nos employés ont parfois des idées brillantes qui peuvent être adoptées par les fabricants ou par d'autres transporteurs. Cette recherche se rapporte directement au problème pratique que nous avons. Il ne s'agit pas de recherche théorique.

M. Schellenberger: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: La dernière personne que je puisse reconnaître ce soir est M. Mackasey. Je rappellerais au Comité que selon notre calendrier nous devons entendre le 4 décembre le CN, si bien que M. Mackasey m'ayant prévenu que nous devrions passer à l'étude article par article du projet de loi, nous sommes tout disposés à faire cela à condition que le Comité reconnaisse qu'il en a fini avec les questions à poser à Air Canada et au CN ce soir.

Ce n'est pas ce que j'ai sur ma liste. De toute façon, normalement . . .

M. McRae: J'invoque le règlement. Il avait été question plus tôt de convoquer les représentants d'Air Canada et du CN pour traiter de leur rapport annuel, mais il devait être possible d'adopter le projet de loi en même temps.

Le président: Tout ce qui doit préoccuper le Comité pour l'instant, c'est le projet de loi et la présidence doit essayer de le faire adopter. Je voudrais que M. Mackasey le comprenne bien.

Il me semble, monsieur Mackasey, que vous pourriez utiliser le temps qui reste pour obtenir les réponses que vous voulez des témoins.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'avais espéré qu'il y ait au moins entente concernant les articles de 7 à 12, même si le vote n'était pas pris ce soir, prévenez M. Pratte d'avoir à revenir devant le Comité. Je pensais que tout le monde pourrait être d'accord là-dessus.

Une voix: Pas du tout.

M. Mackasey: D'accord, monsieur le président. J'ai droit à . . .

Le président: M. Lundrigan invoque le règlement.

M. Lundrigan: Monsieur le président . . .

M. Mackasey: Je n'ai pas terminé, monsieur le président.

Le président: Je reviendrai à vous tout à l'heure.

M. Mackasey: Il est bien évident que ma suggestion n'a pas eu l'heur de plaire. Inutile de vous emballer. Ce n'est pas nécessaire . . .

Le président: Je vous avais dit, au moment où je vous avais cédé la parole, monsieur Mackasey, que vous risquiez de ne pas avoir beaucoup d'appui.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: I just want it placed on the record that we are quite happy with the performance of Air Canada. We are quite prepared to suggest to Air Canada that we are satisfied to the extent that we would agree to Clauses 7 to 12 and not force Mr. Pratte and these very busy people to come back and hear a lot of questions that . . .

The Chairman: The Chair is in the hands of the Committee. I have Mr. Lundrigan on a point of order, and Mr. MacKay.

Mr. Lundrigan: Very simply put, we have had Mr. Mackasey and Mr. Poulin and Mr. McRae all make suggestions in the last hour about expediting the things. They have also made references to the fact that they are friends of Air Canada, sort of implying that we are not friends of Air Canada. This is the first time we have had Mr. Pratte before our Committee this year.

An hon. Member: Two and one-half years.

Mr. Lundrigan: Well, two and one-half years, I am reminded by my colleague. I stand corrected on that point. However, the fact is we have some public responsibility. Mr. Pratte is one of our top public servants in Canada. He is paid more than the Prime Minister of the country whom we have before us every day. Obviously he is not going to complain if we keep him here an extra few hours and on Thursday. So I do not see why the members across the way should give some impression that we are not being reasonable. We are trying to uphold the public responsibility that we have as members.

The Chairman: The Chair believes you are hypersensitive to the mild suggestion made by Mr. Mackasey. There is no question about the willingness of Air Canada whatsoever. They have never suggested in any way that they are not prepared to come before the Committee.

Mr. MacKay, do you still want to speak on a point of order? I hope not, but . . .

Mr. MacKay: Well, Mr. Chairman, Mr. Lundrigan is another tough act to follow, and he said much of what I wanted to say.

I just wanted to say, Mr. Chairman, that I think Mr. Pratte and his cohorts are doing a fine job. I will withdraw that word "cohorts", I mean associates. We do not wish to convey to them the impression that just because we happen to be sitting on this side, we are setting out to denigrate them or their airline. We are happy to see them, and we want to see them back.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, It is obvious that everybody is satisfied with Air Canada and that nobody is anti-Air Canada. I will proceed with a few questions.

Mr. Chairman, I think that when we look at the 10-year review of Air Canada, having listened to Mr. Pratte and Mr. Baldwin for 10 hours, in every area of the financial picture there was tremendous improvement, which indicates that something must be working right in Air Canada. I doubt that there is any area in the financial or operations review that indicates that Air Canada is more incompetent than any other airline in North America. I think earlier in the day he indicated that the return on investment is bout twice that of the leading airlines in the United States.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Je voulais simplement que le compte-rendu montre que je suis tout à fait satisfait du fonctionnement d'Air Canada. Nous sommes prêts à le prouver même en nous disant d'accord avec les articles de 7 à 12 pour éviter à M. Pratte ainsi qu'à ses collègues, qui sont des gens très occupés, d'avoir à revenir et de reprendre toutes ces questions . . .

Le président: La présidence s'en remet au Comité. J'ai M. Lundrigan qui invoque le règlement, puis M. MacKay.

M. Lundrigan: C'est très bien. MM. Mackasey, Poulin, McRae ont proposé au cours de la dernière demi-heure d'accélérer la procédure. Ils ont également signalé qu'ils étaient bons amis avec Air Canada, laissant entendre que ce n'était pas notre cas à nous. C'est la première fois que M. Pratte comparaît devant le Comité cette année.

Une voix: Et la première fois en deux ans et demi.

M. Lundrigan: La première fois en deux ans et demi, comme le signale mon collègue. Il se peut que je me trompe. Il reste que nous avons eu des responsabilités vis-à-vis du public. M. Pratte est l'un des plus importants fonctionnaires au pays. Il est mieux rétribué que le premier ministre du pays, que nous avons l'occasion de voir à tous les jours. Il ne va pas sûrement se plaindre si nous lui demandons de rester encore une demi-heure et de revenir jeudi. Je ne vois pas pourquoi les députés de l'autre côté de la table veulent donner l'impression que nous sommes pas raisonnables. Nous allons simplement déshumer nos responsabilités en tant que députés.

Le président: La présidence estime que vous réagissez beaucoup trop négativement à la suggestion de M. MacKay. Les représentants d'Air Canada ne laissent pas de doute qu'ils sont prêts à comparaître selon le bon plaisir du Comité. Ils ont démontré beaucoup de bonne volonté.

Monsieur MacKay, voulez-vous toujours traiter du rappel au Règlement? J'espère que non, mais . . .

M. MacKay: Vous savez, monsieur le président, il est toujours bien difficile de venir après M. Lundrigan; il m'a enlevé les paroles de la bouche.

Je voulais simplement dire que M. Pratte et ses collègues ont fait de l'excellent travail. Je ne veux pas qu'ils aient l'impression que parce que nous siégeons de ce côté-ci de la table, nous voulons les dénigrer, eux, ainsi que leur compagnie. Nous sommes toujours heureux de les voir et nous espérons qu'ils reviendront.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, il est évident que tout le monde est satisfait d'Air Canada et que personne n'est vraiment contre. Maintenant, j'aimerais poser quelques questions, si vous le permettez.

Si l'on regarde les activités de la compagnie au cours des dernières dix années, MM. Pratte et Baldwin ont maintenant témoigné pendant près de 10 heures, on s'aperçoit que dans tous les domaines il y a eu augmentation considérable. Il doit y avoir quelque chose qui va très bien chez Air Canada. Je doute qu'on puisse trouver quoi que ce soit dans l'activité financière de la compagnie qui indique qu'elle est plus incompétente que n'importe quelle autre de ses concurrents d'Amérique du Nord. On a indiqué au début de la journée que le rendement de l'investissement est à peu près deux fois ce qu'il est chez les compagnies les plus importantes aux États-Unis.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: I do not think he did at all, Mr. Mackasey. He indicated it was the same . . .

Mr. Mackasey: i do not think you are the Chairman, and I do not think I was talking to you.

Mr. Blenkarn: He indicated that it was 5.7 per cent, and the other airlines . . .

The Chairman: Order, gentlemen. Mr. Blenkarn, Mr. Mackasey is welcome to reach the conclusions he wants to reach.

• 2200

Mr. Mackasey: I think 5.7 is twice 2.8; I may be wrong. It is the figure you gave earlier.

The Chairman: That is a little better than twice 2.8.

Mr. Mackasey: I think too, Mr. Chairman, and I may have contributed to this before supper. Mr. Lundrigan was obviously busy on another committee, which is quite normal, or a little late in getting in. In any event, I think we did discuss the effect of technology in Mr. Pratte's industry, and as a former labour lawyer he did indicate a realization that technology was bound to affect people.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. MacInnis.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I am getting tired of the words that are being tossed around here. If Mr. Mackasey had not had the experience of being the Minister of Labour, I would like him to explain what a labour lawyer is.

Mr. Mackasey: Well, it seems a little late for an explanation at this time.

The Chairman: It is one "in labour". Having looked at the clock, I see it is 10 o'clock. Having reached some kind of agreement this morning at 9.30 that we would . . .

An hon. Member: It is 10 o'clock now; we will have time during the next round.

The Chairman: This is what I am saying: we reached some kind of agreement this morning at 9.30 that we should agree to adjourn at 10 this evening. There were no objections to that.

Mr. Mackasey: What you are leading up to is that you are going to adjourn the meeting.

The Chairman: Yes. We stand adjourned until 9.30 Thursday morning in the same room.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Ce n'est pas ce qu'il a dit, monsieur Mackasey. Il a indiqué qu'il était le même . . .

M. Mackasey: Vous n'êtes pas le président et ce n'est certainement pas à vous que je parlais.

M. Blenkarn: Il a indiqué qu'il était de 5.7 p. 100 et les autres compagnies . . .

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Blenkarn, M. Mackasey est libre de tirer toutes les conclusions qu'il veut.

M. Mackasey: Je crois que 5.7 égale le total de deux fois 2.8, il se peut que j'ai tort. C'est le chiffre que vous nous avez donné tout à l'heure.

Le président: C'est un peu supérieur à deux fois 2.8.

M. Mackasey: Je crois bien aussi, monsieur le président, et il se peut que j'y ai contribué avant le dîner. Évidemment, M. Lundrigan était occupé à un autre comité, ce qui est tout à fait normal, ou bien il avait un peu de retard en arrivant. En tous les cas, je crois qu'en effet nous avons discuté de l'effet de la technologie dans l'industrie de M. Pratte, et en tant qu'ancien avocat travailliste, il a indiqué qu'il s'était rendu compte que la technologie ne peut qu'avoir un effet sur les gens.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur MacInnis.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Je me fatigue à force d'entendre des paroles qui sont lancées ici. Si M. Mackasey n'avait pas eu l'expérience de remplir la fonction de ministre du Travail, j'aimerais qu'il nous explique ce qui constitue un avocat travailliste.

M. Mackasey: Eh bien, il me semble qu'il est un peu tard pour l'expliquer à l'heure actuelle.

Le président: C'en est une «en travail?. Ayant regardé l'horloge, je vois qu'il est 10 h. Puisque nous nous sommes mis d'accord ce matin à 9 h. 30 que nous serions . . .

Une voix: Il est maintenant 10h.; nous pourrons discuter de cette question pendant le prochain tour.

Le président: C'est ce que je suis en train de dire: nous nous sommes mis d'accord ce matin à 9 h. 30 que nous serions d'accord d'ajourner à 10 h. ce soir. Personne ne s'y est objecté.

M. Mackasey: Ce que vous essayez de dire c'est que vous allez ajourner la séance.

Le président: Oui. La séance est levée jusqu'à 9 h. 30 jeudi matin dans la même salle.

CA1 XC 27
-182

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Thursday, November 29, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 22

Le jeudi 29 novembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Campbell
Caron
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Loiselle
Lundrigan
Mackasey
MacKay

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Mazankowski
McKenzie
Peters
Rose
Schellenberger
Stewart (*Cochrane*)
Thomas (*Moncton*)
Turner (*London East*)—(19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)

On Wednesday, November 28, 1973:

Messrs. Campbell and Guay (*St. Boniface*) replaced Messrs. Caron and Trudel.

On Thursday, November 29, 1973:

Messrs. Lundrigan and MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*) replaced Messrs. Schellenberger and Bawden;

Messrs. Caron, Stollery and Stewart (*Cochrane*) replaced Messrs. Stewart (*Cochrane*), Poulin and Stollery;

Mr. Peters replaced Mr. Benjamin;

Mr. Schellenberger replaced Mr. MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*);

Mr. Smith (*Northumberland-Miramichi*) replaced Mr. Caron;

Mr. Caron replaced Mr. Smith (*Northumberland-Miramichi*).

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 28 novembre 1973:

MM. Campbell et Guay (*St. Boniface*) remplacent MM. Caron et Trudel.

Le jeudi 29 novembre 1973:

MM. Lundrigan et MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*) remplacent MM. Schellenberger et Bawden;

MM. Caron, Stollery et Stewart (*Cochrane*) remplacent MM. Stewart (*Cochrane*), Poulin et Stollery;

M. Peters remplace M. Benjamin;

M. Schellenberger remplace M. MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*);

M. Smith (*Northumberland-Miramichi*) remplace M. Caron;

M. Caron remplace M. Smith (*Northumberland-Miramichi*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 29, 1973
(32)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*), Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Stewart (*Cochrane*), Stollery, Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Haliburton, Nielsen and Ritchie.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice President and Assistant to the Chairman; Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(33)

The Committee reconvened at 3:37 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, MacInnis (*Cape Breton-East Richmond*), Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Schellenberger, Smith (*Northumberland-Miramichi*), Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*), and Turner (*London East*).

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice President and Assistant to the Chairman; Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance; Mr. J. W. Norberg, Vice President, Maintenance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 NOVEMBRE 1973
(32)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 43 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, MacInnis (*Cap Breton-East Richmond*), Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Stewart (*Cochrane*), Stollery, Thomas (*Moncton*), et Turner (*London Est*).

Autres députés présents: MM. Haliburton, Nielsen et Ritchie.

Témoins: De la société Air Canada: M. Yves Pratte, C. R., président du conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. R. T. Vaughan, C. R., Vice-président et adjoint au président; M. M. Cochrane, vice-président, finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garanti par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada* (*Financement et garantie*))

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit;

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(33)

Le Comité se réunit à 15 h 37 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, MacInnis (*Cap Breton-East Richmond*), Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Schellenberger, Smith (*Northumberland-Miramichi*), Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*) et Turner (*London-Est*).

Témoins: De laSociété Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et adjoint au président; M. M. Cochrane, vice-président, Finances; M. J. W. Norberg, vice-président, Entretien.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie).*)

The witnesses answered questions.

Mr. McKenzie proposed to move,—That the Standing Committee on Transport and Communications visit Dorval to inspect facilities, meet with workers, union officials and management due to complaints registered by employees at the plant.

And a point of order having been raised as to the acceptability of the said proposed motion;

By leave, Mr. McKenzie withdrew his motion.

At 5:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING
(34)

The Committee reconvened at 8:08 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*) and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Breau, Haliburton, Masniuk and Stollery.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice President and Assistant to the Chairman; Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

Mr. MacKay proposed to move,—That the Standing Committee on Transport and Communications be provided by management of Air Canada with the following information, respecting the Officers listed on page 2 of the 1972 Annual Report of Air Canada;
their tenure of office;
their salaries;
their specific duties, over and above that designated on page 2 of said report;
when each was appointed, and by whom or what means.

Les témoins répondent aux questions.

M. McKenzie propose de présenter,—Que le Comité permanent des transports et des communications visite Dorval afin d'y inspecter les installations, de rencontrer les ouvriers, les représentants syndicaux et les administrateurs étant donné les plaintes qu'ont formulées les ouvriers de l'usine.

On invoque le Règlement quant à la recevabilité de ladite motion proposée;

M. McKenzie est autorisé à retirer sa motion.

A 17 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h ce soir.

SÉANCE DU SOIR
(34)

Le Comité se réunit de nouveau à 20h.08, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Lundrigan, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Rose, Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Thomas (*Moncton*) et Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Breau, Haliburton, Masniuk et Stollery.

Témoins: De la Société Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., Président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président, M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et adjoint au président; M. M. Cochrane, vice-président, Finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*.)

Les témoins répondent aux questions.

M. MacKay propose,—Que les administrateurs d'Air Canada fournissent au Comité permanent des Transports et des Communications les renseignements suivants au sujet des employés supérieurs énumérés à la page 2 du Rapport annuel de 1972 d'Air Canada:
la durée de leur mandat;
leurs traitements;
leurs fonctions précises, en plus de celles mentionnées à la page 2 dudit rapport;
à quelle date chacun d'eux a-t-il été nommé et par qui ou par quels moyens?

The Chairman reserved his decision as to the acceptability of the said proposed motion.

At 10:02 o'clock p.m., on motion of Mr. Mackasey, the Committee adjourned, on division, to the call of the Chair.

Le président réserve sa décision quant à l'acceptabilité de ladite motion proposée.

A 22 h 02, sur une motion présentée par M. Mackasey, le Comité suspend ses travaux, sur division, jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 29, 1973

[*Text*]

• 0943

The Chairman: Gentlemen, I know that we have nearly finished dealing with Air Canada, but we might as well begin. I see a quorum here and I have a few names on my list. I am not going to read them out because I just get into trouble reading my list. I do not think there is any necessity for a statement or anything from Air Canada this morning. I have Mr. MacKay on my list to begin with.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, you agreed to have me on at 9.30 this morning. This Committee has just started now.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I noticed what time you came into the room, it was . . .

Mr. Blenkarn: You said if I got up in time, Mr. Chairman, that you would have me on first thing at 9.30 a.m.

The Chairman: I agree and I quite well remember saying that, Mr. Blenkarn, but the difficulty arose when I thought the transportation critic for your party suggested that he should be first. I obeyed his wishes rather than yours. I promise to get you on early this morning. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pratte, it is good to see you again this morning.

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada): My pleasure.

Mr. MacKay: I hope, Mr. Pratte, that despite some suggestions or innuendoes that were raised, you, sir, do not think that we on this side of the Committee are taking in any way a destructive or cynical approach to your appearance here. Sir, we are very pleased to see you and we are not particularly—I say this to you, Mr. Chairman,—we on this side of the Committee are not particularly receptive to any suggestions that we are taking a negative or destructive approach to Air Canada, any more than we would like to suggest that some honourable members opposite are being apologists. So we get this out of the way right at the beginning.

Sir, on the question of your employee relations and so on, it was brought up towards the end of our last meeting that there was a labour problem in the finance section out at Winnipeg. Has this had a continuing adverse effect on your operations to this point?

• 0945

Mr. Pratte: I suppose that depends on what one means by operation. There is no question but that employees in the finance section being away from work for 12 weeks, I think it was, is bound to have an adverse effect on the operations of the finance section. A number of reports that are useful to us in terms of the statistical and financial data just were not produced and there is a substantial backlog of work that will take us quite a few months so recoup.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 29 novembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, je sais que nous en avons presque fini avec Air Canada, mais nous sommes aussi bien de commencer la séance. Je vois que nous avons quorum et j'ai quelques noms sur ma liste. Je ne vais pas les lire, je sais les problèmes que cela peut causer. Je ne crois pas qu'une déclaration d'Air Canada soit nécessaire ce matin. J'ai en tête de liste le nom de M. MacKay.

M. Blenkarn: Monsieur le président, vous aviez accepté de me donner la parole à 09h30 ce matin. La séance vient juste de commencer.

Le président: Monsieur Blenkarn, j'ai remarqué l'heure à laquelle vous êtes entré dans la pièce, c'était . . .

M. Blenkarn: Vous avez dit que si je me levais à temps, monsieur le président, vous me donneriez la parole en premier, à 09h30.

Le président: Je suis d'accord et je me souviens très bien, monsieur Blenkarn, mais la difficulté s'est posée lorsque le spécialiste des Transports pour votre parti a suggéré qu'il devait parler le premier. J'ai accédé à ses souhaits plutôt qu'aux vôtres. Je vous promets de vous donner la parole tôt ce matin. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes heureux de vous voir de nouveau parmi nous ce matin, monsieur Pratte.

M. Yves Pratte, c.r. (président du Conseil d'administration et agent exécutif en chef d'Air Canada): Le plaisir est pour moi.

M. MacKay: J'espère, monsieur Pratte, qu'en dépit de certaines allusions, ou insinuations qui ont été soulevées, vous ne croyez pas que les députés de ce côté-ci du comité adoptent une attitude destructive ou cynique à votre égard. Nous sommes très heureux, monsieur, et nous n'acceptons pas, je dis cela pour vous, monsieur le président, qu'on laisse entendre que notre attitude soit négative ou destructive envers Air Canada. Nous ne voulons pas non plus prétendre que les honorables députés de l'autre côté soient les défenseurs de votre cause. Par conséquent, nous voulons que les choses soient clairement établies dès le départ.

Monsieur, au sujet de vos relations avec les employés, on a parlé à la fin de la dernière réunion qu'il y avait un problème syndical dans la division financière de Winnipeg. Cette situation a-t-elle toujours des effets défavorables sur vos opérations?

M. Pratte: Cela dépend de ce que vous voulez dire par opérations. Il n'y a pas de doute que les opérations de la division financière ont été affectées du fait que les employés de cette division n'ont pas travaillé pendant quelque 12 semaines. Un certain nombre de rapports qui nous sont utiles au point de vue statisque et financier n'ont pas été présentés. Il y a aussi une accumulation importante de travail qu'on ne pourra rattrapper avant quelques mois.

[*Texte*]

Mr. MacKay: Your records and some of your accounting are still quite badly in arrears as a result of this?

Mr. Pratte: There is still a lot of work to be done that normally should be done on a day to day basis.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, you went out of your way, I thought very graciously, to pay tribute to Air Canada's employees at the last meeting. Do you, as the Chairman, have a close connection with the employees, in the sense that you meet with them often and meet with their spokesmen and have a good working knowledge of the procedures across Canada?

Mr. Pratte: To say that I meet with all of the employees of course would be a gross overstatement. I meet with as many employees as I can. I have asked the union leaders to indicate to me how I could improve the communication between myself and themselves and their members. At a work location with 700 employees it is relatively easy for me to talk to a group of 50 or 60 for a whole day or a whole afternoon or a whole evening, which I do as often as I can. But I doubt if meeting 500 or 600 employees in a hall is the proper way to get to know them and their problems. I have asked the union leaders to make suggestions to me as to how I should approach the problem and I am still waiting for their reply.

Mr. MacKay: In the course of the meetings you have described with some of your many vice-presidents, has it been your practice to invite selected representatives from various employee groups and unions to attend occasionally and keep all of you up to date on problems? For example, it has been alleged to me, Mr. Pratte, that around Vancouver there were procedures whereby some incoming customers, perhaps on American airlines, get certain privileges that their Canadian counterparts do not get. Cab fares were paid and parking fees were looked after and things like that. These are things that perhaps do not exist in other places. Do you look into these things personally? Are they brought to your attention by employees?

Mr. Pratte: No. The allegations you have just made have never been brought to my attention.

Mr. MacKay: You do not even know about them, then?

Mr. Pratte: No, I do not.

Mr. MacKay: This is the type of thing I would like to get into. I know my time is rapidly slipping by but I am concerned personally. How you can improve the communications between your employees, the ticket sellers, the people in the accounting section and so on, so that you, sir, are aware of some of their frustrations and problems? You are the one, the prime mover, at as it were, who can solve them if you know about them. What plans do you have to keep in closer touch?

Mr. Pratte: There is no way I can be aware of all the problems of all the station managers, or of each one of the employees, any more than the presidents of each one of the unions can be aware of everything that goes on in their union on a day to day basis or even on a month to month basis, just because they have other duties. They have certain people to whom duties are delegated and they have to rely on these people to report things that are, in their view, important enough to warrant their attention.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Vos dossiers et votre comptabilité ne sont donc pas à jour à cause de cela?

M. Pratte: Il y a encore beaucoup de travail à mettre à jour, qui aurait dû être fait au jour le jour.

M. MacKay: Monsieur Pratte, vous avez rendu hommage très gracieusement, à mon avis, aux employés d'Air Canada lors de la dernière réunion. En tant que président, entretenez-vous des relations étroites avec les employés, les rencontrez-vous souvent, voyez-vous leurs porte-parole, avez-vous une connaissance pratique des méthodes employées à travers le Canada?

M. Pratte: Il serait exagéré de dire que je rencontre tous les employés, évidemment. J'en rencontre le plus grand nombre possible. J'ai demandé aux chefs syndicaux de m'indiquer comment je pourrais améliorer les communications entre eux et leurs membres et moi-même. Lorsque, dans un endroit, il y a 700 employés, il m'est relativement facile de parler à un groupe de 50 ou 60 durant toute une journée ou un après-midi ou une soirée complète, ce que je fais le plus souvent possible. Mais je doute qu'une réunion de 500 ou 600 employés dans une salle soit la meilleure façon de les connaître et d'apprécier leurs problèmes. J'ai demandé aux chefs syndicaux de me faire des suggestions sur la façon d'aborder ce problème et j'attends toujours leur réponse.

M. MacKay: Au cours des réunions dont vous avez parlé avec certains de vos nombreux vice-présidents, avez-vous pour habitude d'inviter à l'occasion des représentants choisis parmi les divers groupes des employés et des syndicats pour que vous sachiez tous quels sont les problèmes de l'heure? On a prétendu, par exemple, monsieur Pratte, qu'à Vancouver, certains clients à l'arrivée, venant probablement des lignes aériennes américaines, obtenaient certains privilèges que leurs homologues canadiens ne pouvaient obtenir. Leur taxi était payé, de même que leur stationnement, et ce genre de choses. Peut-être que cette situation n'existe pas ailleurs. Avez-vous étudié personnellement ces problèmes? Les employés les portent-ils à votre attention?

M. Pratte: Non. Mais les allégations actuelles n'ont jamais été portées à mon attention.

M. MacKay: Vous n'êtes même pas au courant?

M. Pratte: Non, je ne le suis pas.

M. MacKay: C'est le genre de sujet que j'aimerais aborder. Je sais que mon temps s'écoule rapidement, mais je m'inquiète personnellement de cet état de choses. Comment pouvez-vous améliorer les communications entre vos employés, les vendeurs de billets, les employés de la comptabilité et les autres, sans que vous sachiez quelles sont leurs frustrations et leurs problèmes? Vous êtes celui, le responsable, qui peut résoudre les problèmes si vous êtes au courant. Quels sont vos projets pour établir des relations plus étroites?

M. Pratte: Je ne puis certainement pas être au courant de tous les problèmes de tous les directeurs des stations, ou de chacun de leurs employés, pas plus que les présidents de chacun des syndicats peuvent savoir tout ce qui se passe dans leur syndicat, chaque jour ou même chaque mois, étant donné qu'ils ont d'autres fonctions. On délègue des responsabilités à certains et il faut dépendre de ces gens qui rapportent les événements qui leur paraissent suffisamment importants pour qu'on s'en occupe.

[*Text*]

Now, we agree with them that it is desirable that I be aware of the climate, and that is why I have met with the labour leaders.

• 0950

But at the same time one has to be careful not to short-circuit the local management or the regional management, because if that is done, the whole thing will be chaos.

Some unions make the allegation that the local people have no authority to resolve problems, which I do not think is true; but the best way to ensure that it is true would be for me to get involved in the resolution of all local problems. However, I do not deny that it is important that I be aware of the climate, and that I get to know the union leaders better and get to understand their problems better, in the same manner that I wish they would try to understand corporate problems better.

Mr. MacKay: You are not satisfied, I presume, Mr. Pratte, anymore than a lot of top executives in this country are, with the status quo. I presume that you are trying to set up a better chain of command, better links of communication, all the time in your company. I am just wondering: do you have, at this time, any ongoing plans to reassure some of the employees and union officials that you are working on this problem, this continuing difficulty?

Mr. Pratte: There is no question but that I am not satisfied, any more than anybody is satisfied in this country, whether on the union side or on the management side, about the state of affairs, about the difficulties of communicating with each other; and that exists not only as between management and union but between the various levels of management, in the same manner that unions have problems with communications, especially when your working force is spread out over a country—or practically all over the world—but certainly over a country as huge as Canada.

We believe that the best way to solve the problem, in addition to the kind of meeting that I have started to have with the union leaders, is to have training courses for our managers, which we have started. We have had more training last year and this year than we have ever had before in the area of industrial relations and communications.

Mr. MacKay: Could I just interrupt you for a moment before my time expires completely and ask you something, just in passing, about the Canadian airline pilots.

They are having some difficulty, apparently, or they are dissatisfied, with their pension arrangements. Have you had this brought to your attention and are you going to bat for them? Are you sympathetic to the situation where a person transferring, it is alleged, from the military to Air Canada can carry with him his pension credits by spending an intervening period in the Ministry of Transport but that they cannot do it directly?

In other words, the head of the Treasury Board, apparently, is not willing to accede to some of the representations that the airline pilots are making. What is your position in this portability aspect of the pensions?

[*Interpretation*]

Nous reconnaissons comme eux, toutefois, qu'il est souhaitable que je sois au courant du climat, et c'est pourquoi je rencontre les chefs syndicaux.

Mais, par ailleurs, il ne faut pas s'exposer à court-circuiter la direction locale ou régionale, car, à ce moment-là, tout devient chaotique.

Certains syndicats ont prétendu que le personnel local n'est pas autorisé à résoudre les problèmes; je ne crois pas que ce soit vrai, mais le meilleur moyen de m'en assurer serait de participer à la résolution de tous les problèmes locaux. Je ne nie pas qu'il soit important que je connaisse le climat, et que je connaisse mieux les chefs syndicaux et leurs problèmes, comme j'aimerais mieux saisir les problèmes de la société.

M. MacKay: Vous n'êtes pas satisfait du *statu quo*, je présume, monsieur Pratte, pas plus que beaucoup d'agents haut placés au pays. Je suppose que vous essayez constamment de mettre en place un meilleur commandement et des liens de communication plus appropriés. Je me demande si, en ce moment-ci, vous faites des plans pour rassurer certains de vos employés et les représentants syndicaux, et les informer que vous travaillez à ce problème, à cette difficulté présente?

M. Pratte: Sans doute, je ne suis pas satisfait, pas plus que d'autres au pays, que ce soit du côté syndical ou de la direction, de l'état actuel des choses, où il y a difficulté de communiquer les uns avec les autres. Cette situation existe non seulement entre la direction et le syndicat, mais entre les divers paliers de la direction, et aussi dans les syndicats, qui ont leurs problèmes de communication, et d'autant plus que vos employés se trouvent dispersés un peu partout dans un pays aussi vaste que le Canada, et même un peu partout dans le monde.

Nous croyons que le meilleur moyen de résoudre ce problème, indépendamment du genre de réunions que j'ai amorcées avec les chefs syndicaux, c'est de donner des cours de formation à nos directeurs. Nous avons commencé à le faire. Nous avons eu plus de cours de formation l'an passé et cette année que nous n'en avons jamais eus dans le domaine des relations industrielles et des communications.

M. MacKay: Puis-je vous interrompre pour un moment, avant que mon temps soit expiré tout à fait? Je voudrais vous parler, en passant, des pilotes de ligne canadiens.

Ces pilotes éprouvent apparemment une difficulté, ou du moins ne sont pas satisfaits quant à leur régime de pension. Cette question a-t-elle été portée à votre attention, allez-vous vous en occuper pour eux? Considérez-vous aves sympathie la situation de quelqu'un qui passe des Forces armées à Air Canada et qui peut apporter avec lui ses crédits de pension s'il passe un certain temps au ministère des Transports, mais sans pouvoir obtenir le transfert directement?

Autrement dit, le chef du Conseil du Trésor ne semble pas vouloir accéder aux instances qui lui ont été présentées par les pilotes de lignes aériennes. Quelle et votre position sur le transfert de ces pensions?

[*Texte*]

Mr. Pratte: Since I am not an actuary, I am not aware of all the details; but I am aware of the problem. The head of CALPA has spoken to me about it and, as a matter of fact, he has also written to me about it. We have had the matter examined but it is not a matter that we, Air Canada, can resolve.

I think we have taken the position that if there is a possibility of resolving the problem we will be sympathetic to it. As I understand it, the problem lies in the fact that the three pension plans that are being referred to: the Armed Forces pension plan, the RCMP pension plan, and our pension plan, are so vastly different that from an actuarial point of view, portability is extremely difficult, if not impossible.

I do not think that the fact that we have not reached an agreement on that yet means that the pilots are not happy with their pension arrangements. I think the matter of portability in the case that you have just referred to is now being studied again by the pension committee, which is a committee composed of union representatives and management representatives—and they work well together, I think.

Mr. MacKay: Whose side are you on, if that is a fair question? Are you with the pilots, or do you feel that the Treasury Board is taking a correct stand? Or do you want to comment?

Mr. Pratte: If we could have portability, I would be in favour of portability; but I am told that it is not practical or possible. I do not know whether it is a real problem now but it may become a real problem.

The Chairman: I will get back to you Mr. MacKay, but for now, your time has expired.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Loiselle, have you a question?

Mr. Loiselle: Thank you, Mr. Chairman.

• 0955

Monsieur le président, monsieur Pratte, je me suis retenu avant-hier, mardi, croyant qu'au cours de la journée qu'on pourrait vous libérer du Comité. Mais comme votre compagnie est agréable et que cela peut durer plus longtemps, j'ai cru bon de participer aux questions et me renseigner sur des sujets qui n'ont pas été abordés encore.

On semble vouloir insinuer qu'il n'y a que Air Canada qui perd des bagages au cours de voyages et qui a des problèmes. Je ne veux aucunement blâmer les employés, loin de moi une telle pensée, parce que moi-même, au cours des quelques voyages que j'ai faits avec deux autres compagnies aériennes, j'ai été obligé d'attendre, dans une grande capitale du monde, pour avoir mes bagages, une fois, pendant douze heures et une autre fois vingt-quatre heures. Je trouve un peu normal que, de temps à autre, une compagnie aérienne qui transporte des millions de passagers, aux époques de pointe, à la période des Fêtes, Pâques, et ainsi de suite, les bagages prennent une voie d'évitement qui n'est pas celle du voyageur.

J'ai beaucoup de témoignages, et je ne veux pas vous louanger, mais j'ai beaucoup de témoignages selon lesquels Air Canada est une des meilleures compagnies aériennes au monde. Dernièrement, un de mes amis, qui voyage plus souvent que je ne le fais, m'a dit qu'il est très satisfait et enchanté d'Air Canada, quand il fait des comparaisons avec d'autres compagnies aériennes. Je comprends qu'on

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je ne suis pas actuaire, et je ne suis pas non plus au courant de tous les détails, mais je sais qu'il y a un problème. Le chef de CALPA m'en a parlé et m'a même écrit un mot à ce sujet. Nous avons fait étudier cette question, mais nous ne pouvons pas, à Air Canada, la résoudre.

S'il y a possibilité de résoudre cette difficulté, nous serons certainement sympathiques aux pilotes. Si j'ai bien compris, le problème tient du fait que les trois régimes de pension dont vous faites mention, celui des Forces armées, celui de la Gendarmerie royale, et notre propre régime à nous, sont tellement différents que, du point de vue actuariat, le transfert est extrêmement difficile, sinon impossible.

Le fait que nous ne soyons pas tombés d'accord ne signifie pas, toutefois, que les pilotes ne soient pas contents de leurs arrangements concernant les pensions. La question de transfert, dans le cas cités est de nouveau à l'étude au comité des pensions, comité qui se compose de représentants syndicaux et de représentants de la direction ... et tous travaillent très bien ensemble.

M. MacKay: De quel côté êtes-vous, est-ce une question que je puis vous poser? Êtes-vous du côté des pilotes ou croyez-vous que le Conseil du Trésor adopte une attitude correcte? Voulez-vous en parler?

M. Pratte: Si nous pouvions faire ce transfert, je serais en faveur, mais on me dit que ce n'est pas pratique ou même possible. Je ne crois pas que ce soit un problème réel, actuellement, mais ce pourrait le devenir.

Le président: Je vais revenir à vous, monsieur MacKay. Pour l'instant votre temps est écoulé.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Loiselle, avez-vous une question?

M. Loiselle: Je vous remercie, monsieur le président.

Mr. Chairman, Mr. Pratte, I have waited the day before yesterday, believing that during the course of the day ... you might be freed from attending a Committee. However, since you company is agreeable, and it might last quite a bit longer, I have decided to participate in the questioning and to inform myself on some subjects that have not yet been discussed.

It seems that some people want to insinuate that only Air Canada loses baggage during trips and that only Air Canada has problems. I want in no way to blame the employees, I have no thought farther from mind, because, during the several trips that I have made with two other airlines, I myself, have more than once been obliged to wait, in a large world capital, for 12 hours to receive my baggage. Another time it was 24 hours. I find it somewhat normal that, from time to time, in the case of an airline that transports millions of passengers during peak periods, at Christmas, Easter, etc., baggage should sometimes take a bypass that is not that of the traveller.

I have lots of proof, and I do not wish to praise you unduly, but I have lots of proof that Air Canada is one of the best airlines in the world. Recently, one of my friends who travels more often than I told me that he was very satified, indeed enchanted, with Air Canada in comparison with other airlines. I understand that you can find all kinds of faults; perhaps it is not perfect, and in any case

[*Text*]

peut trouver toutes sortes de défauts, ce n'est peut-être pas parfait, la perfection n'est pas de ce monde, mais je crois qu'en comparant avec les autres compagnies aériennes, les Canadiens peuvent se glorifier du service qui est offert par le personnel et l'administration d'Air Canada.

Ceci dit, parlant de passagers, vous nous avez dit il y a deux ans que de 1961, si ma mémoire est fidèle, que de 1961 à 1971 la population des voyageurs avait doublé. Maintenant, de 1971 à 1973, si je prends vos chiffres ici, vous avez transporté 8,600 mille passagers. Est-ce que les pourcentages sont respectés comparativement aux autres transporteurs canadiens, CP Air, par exemple? Est-ce qu'ils prennent de l'ampleur sur le nombre de passagers?

M. Pratte: Si je comprends bien, vous voulez savoir quelle est, au Canada, la proportion du marché au cours des deux dernières années entre CP Air et Air Canada?

M. Loiselle: Si vous prenez votre grosse part du marché.

M. Pratte: Je crois qu'on peut dire que oui. Je pense qu'on a à peu près, de mémoire, autour de 78, 79 p. 100 du marché canadien, du marché transcontinental.

M. Loiselle: Ce qui m'intrigue un peu c'est que c'est toujours la même chose, et si je me souviens, en 1971, lorsque vous avez comparu, la même chose s'est répétée au sujet des réservations. Et vous aviez mentionné, si ma mémoire est fidèle, quelques chiffres pour une journée. M. Baldwin avait dit, qu'entre Toronto et Montréal, pour une journée, il y a eu 7,900 départs et environ 800 annulations.

Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir des mesures plus strictes sur les réservations? Par exemple, quelqu'un qui fait des réservations un mois, cinq semaines ou deux mois avant la date de son départ est obligé de payer le quart du coût du billet.

M. Pratte: D'abord, je dois dire que je sympathise beaucoup avec tous les passagers qui ont à subir des inconvénients en raison de la situation que vous venez de décrire. Mais le problème, je pense, provient du fait suivant: c'est comment, à toutes fins pratiques, pourrait-on s'assurer qu'une réglementation comme celle que vous suggérez serait véritablement mise en vigueur? Parce qu'il faut tenir compte qu'évidemment il y a une concurrence qui s'exerce et, également une grosse proportion de nos affaires se fait avec des agences de voyages. Alors, il ne serait pas impossible de croire qu'un bureau d'agence de voyages, par exemple, même certains de nos bureaux de réservations pourraient, pour assurer une mobilité qui est souhaitable à leur point de vue, payer le 10 p. 100 ou le 25 p. 100, mais en fait changer le nom des passagers à leur guise. Je crois qu'un système comme celui que vous décrivez a été mis à l'essai aux États-Unis, si mon souvenir est exact, il y a plusieurs années, et cela n'a duré que quelques mois parce qu'il s'est avéré impossible d'en assurer le respect.

• 1000

M. Loiselle: Est-ce que vous avez encore le service, je ne sais pas l'expression que vous employez, elle ne me vient pas à la mémoire, où les personnes attendent au guichet d'Air Canada pour remplir les sièges vacants? Est-ce que dans le temps des fêtes, comme celles de Pâques, Noël, le jour de l'An, cela continue encore? Est-ce que vous n'aviez pas dans le passé, pour ce genre de service, un taux réduit?

[*Interpretation*]

perfection does not belong to this world; however, I think that when you compare it with other airlines, Canadians can congratulate themselves on the service that is offered by the staff and the administration of Air Canada.

This being said, in speaking of passengers, you told us two years ago, that from 1961, if my memory serves me well, that is from 1961 to 1971, the number of travellers had doubled. Now, from 1971 to 1973, if I take your figures, you recorded some 8,600 passenger-miles. Are the percentages respective in comparison with the other Canadian carriers, for example, CP Air? Are they a little ahead on the number of passengers?

Mr. Pratte: If I understand you, you want to know in what ratio the Canadian market has been split between CP Air and Air Canada for the past two years?

Mr. Loiselle: If you take your larger part of the market.

Mr. Pratte: I think that we can say yes. I think off-hand that, we have about 78 or 79 per cent of the Canadian transcontinental market.

Mr. Loiselle: What intrigues me a little is that it is always the same thing. If my memory serves me well, in 1971, when you appeared here, the same thing happened when we spoke about reservations. You had mentioned, if I remember correctly, some statistics for a given day. Mr. Baldwin said that, for a given day, between Toronto and Montreal, there were 7,900 departures and about 800 cancellations.

Could there not be any stricter measures concerning reservations? For example, someone who makes a reservation a month, five weeks or two months before the date of departure would be obliged to pay a quarter of the cost per ticket?

Mr. Pratte: First of all, I must say that I sympathize greatly with all passengers who have been inconvenienced by the situation that you just described. However, I think that the problem comes from the following fact: for all practical purposes, how can we ensure that a regulation like you have just suggested would really be implemented? Because we have to take into account that, obviously, there is competition going on and, also, that large proportion of our business is done through travel agencies. Therefore, it would not be impossible to think that a travel agency, for example, or even some of our reservation offices, in order to ensure greater mobility, which, in their point of view, is desirable, might pay the 10 per cent or 25 per cent, but they might freely change the names of passengers. I think that a system like the one you described was tried out in the United States, if my memory serves me well, some years ago. It only lasted several months because it was impossible to ensure that it would be respected.

Mr. Loiselle: Do you still have this service— I do not know the expression that you used; it does not come to mind—where people wait at the Air Canada wicket to fill vacant seats? At holiday time, like Easter, Christmas, New Year's Day, is this still in use? Did you not have a reduced rate for this type of service in the past?

[*Texte*]

M. Pratte: Non, c'est-à-dire qu'il y a eu à un certain moment pour les personnes âgées, un taux réduit pour les personnes de l'Âge d'or, au-dessus de 65 ans, qui leur permettait de voyager suivant qu'il y avait des places disponibles, mais qui ne leur permettait pas de faire de réservations. Mais indépendamment de cela, sur certaines liaisons, il y a un grand nombre de passagers qui voyagent sans faire de réservation au préalable, une proportion très importante, même indépendamment de la période des Fêtes ou de la période de Pâques. Ainsi, sur la liaison Toronto-Montréal, il y a une proportion très, très importante de passagers qui ne font pas de réservation, qui se présentent au guichet et s'il y a une place disponible, ils montent à bord, mais ils paient le plein prix.

M. Loiselle: Si vous parlez de Toronto-Montréal, Montréal-Toronto, Québec, Ottawa, je comprends que dans des cas semblables, il y a assez de vols par jour et les gens se rendent à l'aéroport et se disent: «Si je ne pars pas à 9 h 00 je partirai à 10 h 30 ou 11 heures.» Ce sont des choses qui se décident à la dernière minute et il y a tellement de vols qui relient les principales villes du Canada.

Mais ce qui m'intrigue dans tout cela, c'est que vous vous donnez beaucoup de mal pour amener des profits, surtout à l'époque où cela pourrait être le plus rémunérateur pour la compagnie et où elle pourrait récupérer le plus sur ces investissements et ses services, c'est-à-dire à Pâques et aux Fêtes. Vous avez des réservations pour remplir deux avions et souvent, un part et il n'est pas plein. Est-ce que des études se font dans ce sens afin que vous puissiez profiter . . .

M. Pratte: Disons que nous faisons l'impossible en vue de résoudre le problème et je pense qu'il serait illusoire de penser que nous allons pouvoir le régler bien rapidement.

M. Loiselle: Je pense bien que les personnes qui voyagent par avion, seraient prêtes à accepter certaines conditions pour être certaines de leurs réservations. Sachant qu'elles pourraient partir le 23 ou le 24, même si c'est deux mois à l'avance, elles pourraient se plier à certaines conditions, parce qu'il est impensable de se faire refuser, parfois vous dites à des gens: «On ne peut pas vous prendre à telle journée, telle heure parce qu'il y a surcharge», et l'avion part et 40 ou 50 sièges sont vides.

Dans un autre domaine, monsieur Pratte, je voudrais vous parler des vols nolisés. Vous avez dit dans votre rapport 1972,

> Qu'en octobre . . .

je présume que c'est en octobre 1972, à la page 8 . . .

> Air Canada a conclu un contrat de location d'avions, d'une valeur de 10 millions avec Suntours Ltd.,

et ce contrat expirait en septembre 1973. Nous sommes maintenant à la fin de novembre 1973; quel est le supplément de revenu que vous avez retiré de ces vols nolisés?

M. Pratte: Ce qu'il y a de particulier avec le contrat Suntours, c'était un contrat à long terme, c'est-à-dire pour une période d'un peu plus d'une année, par lequel nous nous engagions à fournir une certaine capacité sur certains parcours à Suntours qui demandait la capacité sur les vols nolisés. Comme je l'ai dit la dernière fois, ce contrat, avec certaines modifications, a été renouvelé pour une autre année.

[*Interprétation*]

Mr. Pratte: No, that is to say, at a certain time, there was a reduced rate for the elderly, for the Golden Age Club, that is over 65 years old, which allowed them to travel if there were seats available; however, they were not allowed to make reservations. However, independent of this, on certain lines there are many passengers who travel without making reservations beforehand, independent of the Christmas and/or Easter periods. Thus, on the Toronto-Montreal routes, there is a very, very large proportion of passengers who do not reserve, who arrive at the wicket and, if there is a place available, board the plane. However, they pay full fare.

Mr. Loiselle: If you speak about Toronto-Montreal, Montreal-Toronto, Québec, Ottawa, I do understand that, in these cases, there are enough flights a day. People go to the airport and say to themselves: "If I do not leave at 9 o'clock, I will leave at 10.30 or 11 o'clock." These are things that are last minute decisions, and there are so many flights linking the main cities in Canada.

However, what bothers me in all that is that you take a great deal of pain to produce profit at a time when it would be more profitable for the company and when the company might recoup most on its investments and services, that is, at Easter and at Christmas time. You have reservations to fill two airplanes and, often, it is not full. Have studies been done concerning this so that you might profit from . . .

Mr. Pratte: Les us just say that we are doing the impossible to solve the problem, and I think that it would be illusory to think that we are going to solve it very quickly.

Mr. Loiselle: I think that people who travel by plane would be ready to accept certain conditions to be sure of their reservations. Knowing that they could leave on the 23rd or the 24th, even if it is two months in advance, they could submit to certain conditions because it is unthinkable to be refused; sometimes you said to people: "We cannot take you on such a date, at such and such an hour, because there is an overload." And then the plane leaves with 40 to 50 empty seats.

In another area, Mr. Pratte, I should like to hear your comments on charter flights. You said in your 1972 report,

> That . . .

I presume that is was in October 1972, on page 8 . . .

> the airline signed a $10 million contract in October with Sun tours Limited . . .

and this contract expired in September 1973. We are now at the end of November 1973; what is the additional income that you have received from these charter flights?

Mr. Pratte: What is special about the Sun Tours contract is that it was a long-term contract, that is for a period a little longer than one year, by which we were committed to supply a given capacity on given Sun Tour flights whereas Sun Tours required capacity on charter flights. As I said last time, with certain changes, this contract was renewed for another year.

[*Text*]

M. Loiselle: Pour l'année en cours, 1972-1973 est-ce que le pourcentage de votre chiffre d'affaires a augmenté, par suite de ce contrat pour les vols nolisés? Tout pour les voyageurs que pour la compagnie est-ce que ces vols nolisés sont rentables?

• 1005

M. Pratte: Je crois que l'on peut dire qu'il n'y a pas de doute que l'été dernier, les vols nolisés n'ont peut-être pas été aussi populaires que ce à quoi on s'attendait, à cause de la nouvelle réglementation émise par la Commission des transports, probablement en retard de toute façon, et qui n'a pas été, dès le début, très bien comprise.

Maintenant, si vous voulez patienter une seconde, je peux vous dire le montant total qui, pour 1972, provient de nos opérations.

M. Loiselle: Serait-ce possible?

M. Pratte: Je pense qu'on peut dire que si l'on considère que les vols nolisés font partie de l'ensemble de nos opérations, c'est une opération qui, sans être très profitable, l'est d'une façon relativement satisfaisante.

M. Loiselle: Elle fait ses frais et plus?

M. Pratte: Les frais d'opération directs.

M. Loiselle: C'est un contrat du genre cost plus.

M. Pratte: Oui, oui.

M. Loiselle: Un autre domaine, monsieur Pratte, serait dans le nouvel aéroport de Saint-Scholastique. J'aimerais que vous nous entreteniez un peu sur les installations et les espaces dont disposera la société. Quelle est la participation d'Air Canada avec le ministère des Transports dans les derniers travaux à accomplir pour l'ouverture de cet aéroport? Quel genre de déboursés de capital cela implique-t-il pour Air Canada?

M. Pratte: Au sujet du développement de Sainte-Scholastique, nous sommes en contacts très très fréquents avec le bureau de planification du ministère qui est chargé de ce développement, et je ne pense pas que nous puissions à ce moment-ci vous dire, avec quelque degré de précision que ce soit, quelles sont les dépenses en capital que nous aurons à encourir en conséquence de l'ouverture de ce nouvel aéroport. Tout ce que je peux vous dire c'est que cela va nous coûter plus cher que si nous nous servions d'un seul aéroport. Cela est vrai de toute ligne aérienne, n'importe où dans le monde.

M. Loiselle: D'accord, mais le service sera par contre de beaucoup supérieur pour les passagers. Parce qu'il y a des périodes où si je saisis votre réponse, il n'est pas facile d'entrer comme passager à Dorval, non à cause des services que vous rendez, mais à cause de la densité du flot des passagers.

M. Pratte: A cet égard-là, il est évident que l'existence de deux aérogares, ce qui va en somme diviser le trafic, va créer une atmosphère plus agréable pour les passagers. Et il est vrai également que l'existence de deux aéroports peut, pour certains autres passagers, être une source de désagréments et de difficultés.

M. Loiselle: Maintenant, je n'ai pas vécu l'expérience de beaucoup de mes collègues du Comité, mais j'entends tellement parler du terminal 1 et du terminal 2 à Toronto, je me demande, monsieur le président, monsieur Pratte, si vous profitez de cette expérience pour améliorer le service futur à Sainte-Scholastique.

[*Interpretation*]

Mr. Loiselle: For 1972-73, has the percentage of your business figures increased following this contract for charter flights? Are these charter flights profitable for both the travellers and the company?

Mr. Pratte: I think that you can say that there is no doubt that, last summer, charter flights were perhaps not as popular as expected because of the new regulations set out by the Canadian Transport Commission, somewhat later than expected, and certainly not very well understood from the outset.

Now, if you will just wait a second, I can tell you the total amount that comes from our operations for 1972.

Mr. Loiselle: Would it be possible?

Mr. Pratte: I think that we can say that, if you consider the charter flight as being part of our over-all operations, it is an operation that, without being very profitable, is at least relatively satisfactory.

Mr. Loiselle: Does it cover its costs and more?

Mr. Pratte: Direct operating overhead.

Mr. Loiselle: Is it a type of cost-plus contract?

Mr. Pratte: Yes, yes.

Mr. Loiselle: Mr. Pratte, another line of questioning would be the new airport in Sainte-Scholastique. I should like to hear your comments on the installations and the space available. To what extent is Air Canada participating with the Department of Transport in the last works to be accomplished before the opening of this airport? What type of capital expenditure does this involve for Air Canada?

Mr. Pratte: Concerning the Sainte-Scholastique development, we are in very, very close contact with the Planning Division of the Department in charge of this development, and I do not think that, at present, we can tell you, with any degree of precision whatsoever, what are the capital expenditures that we will incur subsequent to the opening of this new airport. All that I can tell you is that it is going to cost us more than if we were using a single airport. That is true for any airline, no matter where in the world.

Mr. Loiselle: All right, but the services offered passengers will be much better. Because there are periods, if I understand your answer, where it is not easy to enter Dorval as a passenger, not because of the services that you render, but because of the density of passengers travelling.

Mr. Pratte: With respect to this, it is quite clear that the existence of two airports, which will in fact divide traffic, is going to create a more pleasant atmosphere for the passengers. It is also true that the existence of two airports can, for some other passengers, be a source of disagreement and difficulty.

Mr. Loiselle: Now, I do not have the experience of many of my colleagues on this Committee, but I hear so much said about Terminals 1 and 2 in Toronto that I wonder, Mr. Chairman and Mr. Pratte, if you will benefit from this experience to improve future services in Sainte-Scholastique?

[*Texte*]

M. Pratte: J'en suis convaincu.

M. Loiselle: Monsieur le président, il me reste encore deux minutes?

The Chairman: I am sorry, Mr. Loiselle, your time has expired.

Mr. Loiselle: Next round.

The Chairman: Mr. MacInnis.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I have some questions for the witnesses but before proceeding, sir, I want the witnesses sworn.

The Chairman: Mr. MacInnis, I do not think it is necessary. What do you have in mind?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, for the past six years not only have Crown corporations not come forward with the truth, but they have even put documented evidence into the court which they themselves have denied, so when I question anybody working for a Crown company I want them under oath.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mackasey.

• 1010

Mr. Mackasey: The inference is a rather startling one, that anybody from a Crown corporation appearing before a committee of the House would intentionally mislead the Committee. There can be times when an answer is ambiguous, just as some of our questions are. Statements can be unintentionally contradictory, but it is pretty hard to draw from that conclusion that the person is misleading the House or that he has to be formally sworn in. It is my opinion, and your Clerk will probably confirm it, that when you are appearing before a committee it is the same as appearing before the House of Commons. Whether you are sworn in or not is understood that you must reply accurately and honestly. I am rather uneasy at the suggestion. In my own opinion for what it is worth, and I am speaking on the point of order, it is rather insulting to suggest to the witness that he must be sworn in because the inference is that until he is sworn he is not going to be honest. Mr. McKay I think set the proper tone this morning when he made it quite clear that we are not here to badger Air Canada. There are no apologies for Air Canada. Probably we are more interested in respecting their roles, as we do of the public servants. We do not question the integrity of a public servant appearing before us who works directly in a department, so I do not think we should be even unintentionally questioning the integrity of a representative of a Crown corporation.

The Chairman: I am quite in accord with much of what you have said, Mr. Mackasey. I remember some time ago this question coming up, some years ago in fact, and we were then informed that a witness appearing before a House of Commons Committee conducts himself as if he were sworn in although the witness does not have to sign a sworn statement Mr. MacInnis, and therefore, I really do not think you would be gaining much. As Mr. Mackasey has already said, by even asking for it you cast some suspicion on the answers you have received from this Crown corporation. You have suggested in your remarks that some Crown corporations have actually denied having said some things to Committees. Now that may be true of

[*Interprétation*]

Mr. Pratte: I am quite convinced.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I still have two minutes?

Le président: Je regrette, monsieur Loiselle qu'il ne vous reste plus de temps.

M. Loiselle: Au prochain tour.

Le président: Monsieur MacInnis.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'ai plusieurs questions à poser au témoin, mais avant de le faire, monsieur, je veux que les témoins prêtent serment.

Le président: Monsieur MacInnis, je ne crois pas que cela soit nécessaire. Qu'est-ce que vous avez à l'esprit?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, depuis les six dernière annéees, les sociétés de la Couronne n'ont pas dit la vérité et, même plus, elles ont appuyé de documents devant les tribunaux des témoignages qu'elles avaient auparavant contestés. Alors, lorsque je pose des questions à quelqu'un qui travaille pour une société de la Couronne, je veux qu'on prête serment.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: La déduction qu'on en tire est assez étonnante, c'est-à-dire que quelqu'un d'une société de la Couronne qui comparaît devant un comité de la Chambre des communes pourrait tromper le comité de propos délibéré. Il arrive parfois qu'une réponse soit ambiguë, comme le sont certaines de nos questions. Des déclarations peuvent être contradictoires par hasard, mais il est extrêmement difficile d'en tirer la conclusion qu'une personne trompe la Chambre des communes ou qu'elle doit prêter serment de façon formelle. Je suis d'avis, et votre greffier peut probablement le confirmer, que, lorsqu'on comparaît devant un comité, c'est comme si on comparaissait devant la Chambre des communes. Que vous ayez prêté serment ou non il est entendu que vous devez répondre correctement et honnêtement. Je ne sais pas trop quoi répondre à cette proposition. A mon avis, et je parle là du rappel au Règlement, il est assez insultant pour le témoin de se faire dire qu'il doit prêter serment, car s'il ne le fait pas il pourrait ne pas être honnête. Je pense qaue M. MacKay a vu juste ce matin quand il a déclaré clairement que nous n'étions pas ici pour harceler Air Canada. On ne va pas faire l'apologie d'Air Canada. Il est probable que nous ferions mieux de respecter le rôle de ses représentants, comme nous le faisons pour les fonctionnaires. Nous ne mettons pas en doute l'intégrité d'un fonctionnaire qui comparaît devant nous et travaille directement dans un ministère. Je ne crois donc pas que nous devrions, même involontairement, mettre en doute l'intégrité des représentants d'une société de la Couronne.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Mackasey. Je me souviens que la question a été soulevée il y a quelque temps, il y a quelques années en fait, et que l'on nous a informés alors qu'un témoin comparaissant devant un comité de la Chambre devait se comporter comme s'il était assermenté, bien qu'il n'ait rien à signer. Et je ne crois donc vraiment pas que l'on gagnerait beaucoup à ce qu'il le fasse. Comme l'a déjà dit M. Mackasey, ne serait-ce qu'en demandant cela, vous mettez quelque peu en doute les réponses que vous avez reçues de la société de la Couronne. Vous avez laissé entendre que certaines des sociétés de la Couronne ont, en fait, nié avoir dit certaines choses au comité. Cela peut être vrai, mais je

[*Text*]

some Crown corporation some years ago, but I cannot understand your motive. What better answers would you get if we went through the ceremony of having the witnesses sworn in? The Chair is open to suggestions from Committee members, and further explanation from you, Mr. MacInnis, would be helpful I am certain.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): If the Committee cares to argue the point, I am prepared to put documented evidence before them that this Committee then should go on record in supporting me to bring a contempt of Parliament charge against a previous Crown corporation witness, that was before two committees of Parliament which had given me 100 per cent support and despite this, put a document into the court which was not in accord with the truth. Now, when you assume that I am questioning the validity of the arguments given by the witnesses here today, you are assuming something that is not quite accurate. It could be that I have information available to me and what I want to do is check the answers of the Crown corporation. I then, when the opportunity presents itself to have other witnesses before this Committee, would take the same stance and ask that the person that had given me the contradictory evidence would also be under oath. May I indicate also that we have had recent precedents where witnesses before parliamentary committees were sworn.

The Chairman: I did not deny that it is possible, Mr. MacInnis, but what you are saying is that you question the testimony of a previous witness—a previous witness of this Committee?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): No.

The Chairman: Then why bring it up at this Committee?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): You asked me to explain my position and I am only explaining my experience with Crown corporations. As I indicated, and anybody in the Committee is free to examine the documented evidence I have, they used documents in the court which they denied not only orally but in writing, and this document was used in court to the detriment of people I represent. So is there any reason why when people from Crown corporations come before any parliamentary committee that I should not ask that they be placed under oath as previous witnesses before other parliamentary committees have been.

Mr. Mackasey: Further on the point of order, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Stewart wanted to speak on this point of order, Mr. Mackasey.

Mr. MacKasey: I am sorry.

Mr. Stewart (Cochrane): Mr. Chairman, on this point of order, if any member has any evidence that any Crown corporation or anyone appearing before any Committee has said anything other than according to the facts then it should be up to that member to bring it before the House of Commons rather than before a Committee. I think people do not generally realize that witnesses who appear before this committee have the same right as members of Parliament; they have the same immunity as members of Parliament when they are before the Committee, and they are not here to be badgered. If any of us doubt any of the

[*Interpretation*]

ne peux pas comprendre ce qui vous pousse à soulever ce point aujourd'hui. Est-ce que les réponses seraient meilleures si nous avions assisté à la cérémonie de l'assermentation des témoins? La présidence serait heureuse d'avoir l'avis des membres du comité là-dessus, et si vous voulez bien donner de plus amples informations, monsieur MacInnis, cela nous aiderait certainement.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Si le Comité veut discuter, je suis prêt à présenter des documents à condition que le Comité me soutienne lorsque je vais dire qu'un témoin antérieur d'une société de la Couronne a méprisé l'autorité du Parlement à deux comités du Parlement, qu'il m'avait donné son appui à 100 p. 100, et, malgré tout, déposé au tribunal un document qui n'était pas conforme à la vérité. Maintenant, en présumant que je mets en doute la validité des informations fournies par les témoins que nous avons reçus ici aujourd'hui, vous supposez quelque chose qui n'est pas tout à fait exact. Il se pourrait que j'aie certaines informations et que je désire vérifier les réponses de la société de la Couronne. Ainsi, lorsque nous aurons d'autres témoins à notre comité, comme aujourd'hui, je saisirai l'occasion de demander que la personne qui m'a donné les témoignages contradictoires prête également serment. Puis-je déclarer aussi que nous avons récemment eu des exemples de témoins qui ont prêté serment en comparaissant devant des comités du Parlement.

Le président: Je n'ai pas nié que cela était possible, monsieur MacInnis, mais vous dites ici que vous mettez en doute le témoignage d'un autre témoin—d'un autre témoin ayant comparu devant ce comité?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Non.

Le président: Alors, pourquoi soulevez-vous la question aujourd'hui?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Vous m'avez demandé d'expliquer ma position et je fais donc état de mon expérience en rapport avec les sociétés de la Couronne. Comme je l'ai dit, et tous les membres du Comité peuvent s'ils le veulent étudier les documents que j'ai ici à l'appui de ce que je j'avance, on s'est servi à la cour de documents qui ont été niés non seulement oralement mais par écrit, et ces documents ont été utilisés au détriment de mes électeurs. Je ne vois donc pas pourquoi, puisque nous avons des représentants de cette société de la Couronne au comité du Parlement, je ne pourrais pas leur demander qu'ils soient assermentés comme l'ont été d'autres témoins devant d'autres comités.

M. Mackasey: Toujours sur ce rappel au Règlement, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Stewart voulait également ajouter quelque chose à ce rappel au Règlement, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je suis désolé.

M. Stewart (Cochrane): Monsieur le président, à propos de ce rappel au Règlement, si un député a la preuve qu'une société de la Couronne ou quiconque comparaissant devant un comité a dit quelque chose qui ne soit pas conforme à la réalité, ce devrait être à lui d'en faire rapport à la Chambre plutôt qu'au comité. Je pense qu'en général on ne réalise pas que les témoins comparaissant devant notre comité ont les mêmes droits que les députés; ils jouissent de la même immunité que les députés devant un comité, et ils ne viennent pas ici pour se faire harceler. S'il y en a parmi nous qui doutent de ce que l'on nous dit, nous avons

[*Texte*]

words said before us then we have other means at our disposal to take up the matter. But certainly I do not think it would solve anything by putting witnesses under oath here. I think the suggestion is not only insulting but downgrades the tenor that this Committee should have.

• 1015

Mr. MacKay: Mr. Chairman, on the same point of order, like Mr. Mackasey, who I am sure has had extensive experience in court, I agree it is customary even in Magistrate's Court for witnesses to be sworn, and I do not think Mr. MacInnis intends to impute any lack of veracity to the witnesses. I think that because of his somewhat unfortunate experiences in dealing with another Crown corporation he would like to have the same type of procedure followed that he sometimes is used to seeing in court.

I am not taking any strong position on it, but I do not think Mr. MacInnis, in fact I am positive, is starting off with the idea in mind that these witnesses today are not capable of telling the truth, or that he has any reason to suspect they will not. I think what he wants is to have this type of procedure on the record. I am only a new member here and I do not know whether this is a type of procedure that finds itself unacceptable or that has not been followed very often in the past, and if it is sort of a precedent-breaking procedure then I can understand some of the concern shown by other members with more experience than myself. To me it is a matter of routine that is followed in the courts in Canada and, if such a device is available to the Committee, unless someone has strong reservations or finds it contrary or offensive to Parliamentary tradition and committee practice, then I fail to see why it should become a very great issue here.

The Chairman: I would like to reply to Mr. MacKay, Mr. Mackasey, and then I will recognize you.

When House of Commons committees first began to hear witnesses back in the late eighteen hundreds it was the practice that the first witnesses appearing before a committee went through the formality of being sworn in. But in the last 50 or 60 years we have drifted away from that, with a better acknowledgement of the House of Commons and its practice. Mr. MacInnis, by his suggestion, is certainly trying in essence to change the House of Commons rules, and I would rather he took that matter up with the Speaker.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): On a point of order, would you quote the rule I am asking to be changed.

The Chairman: You are attempting to change the practice—let met put it that way—Mr. MacInnis.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): No, Mr. Chairman; this practice has been followed.

The Chairman: I will hear Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: In fairness to Mr. MacInnis, having listened to his follow-up, I now undertstand precisely the point he is getting to. He is not trying to create any inference that Mr. Pratte to date has been misleading the Committee. I think it stems from what I consider to be a rather laudible effort by Mr. MacInnis to take up the cause of the Cape Breton miners in courts through other legal procedures on the question of pension rights for these people. He has felt, rightly or wrongly, and I am not going to pass judgment on that, that some of the evidence which

[*Interprétation*]

d'autres moyens à notre disposition pour régler la question. Mais il est certain qu'à mon avis cela ne sert à rien de demander aux témoins de prêter serment ici. Je pense que non seulement cette proposition est insultante, mais que c'est pour notre comité assez dégradant.

M. MacKay: Monsieur le président, à propos du même rappel au Règlement, comme M. Mackasey, qui a, je le sais, eu une grande expérience des tribunaux, je conviens que la coutume même à la Cour du magistrat est de faire prêter serment aux témoins, et je ne pense pas que M. MacInnis veuille mettre en doute la véracité des témoignagnes que l'on vient de nous faire. Je pense que du fait de son expérience quelque peu malheureuse avec une autre société de la Couronne, il aimerait que l'on suive le même type de procédure qu'aux tribunaux.

Je n'ai pas d'idée très arrêtée là-dessus, mais je ne crois pas que M. MacInnis, en fait je n'ai aucun doute là-dessus, ait soulevé cette question en prétendant que les témoins d'aujourd'hui ne disent pas la vérité, ou qu'il a quelque raison de croire qu'ils ne le feront pas. Je pense que ce qu'il veut, c'est que ce genre de procédure soit instauré. Je ne suis que nouveau ici et je ne sais si cela serait inacceptable ou si cela n'a pas été souvent le cas dans le passé, et si c'est un genre de procédure qui romperait la tradition, je comprends alors l'inquiétude de certains députés qui ont plus d'expérience que moi-même. A mon avis, il s'agit-là d'une affaire courante en vigueur aux tribunaux canadiens et, si le Comité peut se prévaloir d'un tel instrument, à moins que quelqu'un ait de fortes réserves à ce sujet ou estime que cela serait contraire à la tradition parlementaire et aux usages du Comité, eh bien,je ne vois pas pourquoi on devrait en faire ici un gros problème.

Le président: J'aimerais répondre à M. MacKay, monsieur Mackasey, puis je vous passerai la parole.

Lorsque les comités de la Chambre des communes ont commencé à entendre des témoins à la fin du XIX[e] siècle, la pratique était que le premier témoin comparaissant devant un comité se soumette à la formalité qui consistait à prêter serment. Mais dans les cinquante ou soixante dernières années, nous avons abandonné cette pratique, en nous conformant mieux aux usages de la Chambre des communes. M. MacInnis essaie à coup sûr, dans sa proposition, de modifier le Règlement de la Chambre des communes, et je préférerais qu'il en parle directement à l'Orateur.

M. MacInnis (Cape Breton-Est Richmond): J'invoque le Règlement, pourriez-vous dire quelle règle je demande de modifier?

Le président: Vous essayez de modifier les usages de la Chambre, monsieur MacInnis, si vous voulez.

M. MacInnis (Cape Breton-Est Richmond): Non, monsieur le président; cet usage a été suivi.

Le président: Je donnerai la parole à M. Mackasey.

M. Mackasey: En toute justice envers M. MacInnis, après avoir écouté la suite de ses observations, je comprends maintenant précisément là où il veut en venir. Il n'essaie pas de laisser entendre que M. Pratte a jusqu'ici cherché à tromper le Comité. Je pense que son observation est due à un effort assez louable de M. MacInnis pour soutenir la cause des mineurs du Cap-Breton devant les tribunaux à propos de leurs droits à la pension. Il a estimé, à tort ou à raison, et je ne veux pas donner de jugement là-dessus, que certains des témoignages qui ont été acceptés comme vérité

[*Text*]

was accepted as gospel truth in Parliament or in committee was found perhaps unacceptable in the courts, for the very reason that possibly the courts presume that evidence before a committee is not the same as in court. The only time I have been in court is when I have been on the wrong end of the stick. I am not a lawyer by nature.

The Chairman: Perhaps it would be of assistance if I read a sentence from May's 18th edition, which might explain the difficulty the Chair finds itself in. It is speaking about swearing witnesses in and the administration of oaths by House of Commons committees.

> It is not usual, however, for select committees to examine a witness upon oath, except upon inquiries of a judicial or other special character.

• 1020

And I think, Mr. MacInnis, having read that, listened to your argument and though I am a great admirer of yours and your fight for the Cape Breton coal miners, I have difficulty in appreciating that particular fight this morning when we have Air Canada before the Transport and Communications Committee.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, is it May's you read from?

The Chairman: May's Eighteenth Edition.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): May's Eighteenth Edition. You referred to the conditions and you said "other special character". It is in that category I would put this hearing and I would ask that the witness be sworn under this . . .

The Chairman: The Chair does not recognize the "other special character". This is a standard committee. It has been a custom and a practice for Air Canada to come before the Transport and Communications Committee and I do not see the special character happening this morning.

I would suggest to you, Mr. MacInnis, that you proceed with your questioning and if you feel at any time the witness is giving you a false answer you are perfectly welcome to say so, then say that you cannot accept it and take action which you are entitled to take before the Speaker of the House of Commons. If you feel the witness is not being completely honest, the witness can be called before the bar of the House of Commons. That was done in the late eighteen hundreds I think. I think the Speaker has the right to sentence the witness to some kind of punishment, serve a term in jail if necessary if he finds that the witness is not being frank and honest and revealing facts as they should be. I would suggest that you take that course of action.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, is this Committee prepared to support me when I lay out information against Tom Kent, President of the Cape Breton Development Corporation?

The Chairman: If you can get Mr. Kent before this Committee and the Department of Transport I will do everything I can to make certain that Mr. Kent gives you frank and honest answers while I am the Chairman.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): One more question, Mr. Chairman, for every member of this Committee to answer: could they sit at this table today without taking an oath?

[*Interpretation*]

d'Évangile au Parlement ou au Comité se sont trouvés réfutés au tribunal, pour la simple raison que celui-ci avait peut-être estimé que les témoignages faits devant un comité ne sont pas les mêmes que ceux qui sont déposés en cour. La seule fois que j'ai été au tribunal, j'étais au banc des accusés. Je ne suis pas un juriste né.

Le président: Peut-être pourrais-je donner lecture à une phrase de la dix-huitième édition de *May*, qui expliquera la difficulté devant laquelle se trouve la présidence. Il s'agit de la question de faire prêter serment aux témoins et de la procédure suivie à la Chambre des communes.

> Toutefois, les comités spéciaux ne demandent pas en général aux témoins de prêter serment, sauf lors d'enquêtes de caracactère judiciaire ou spécial.

Et je pense, monsieur MacInnis, qu'après avoir lu cela et écouté vos remarques, et bien que je vous admire beaucoup, notamment pour votre combat en faveur des mineurs du Cap-Breton, je ne saisis pas très bien pourquoi on se livre ce matin à cette dispute alors qu'Air Canada comparaît devant le Comité des Transports et des Communications.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, votre citation venait de *May*?

Le président: Oui, de la dix-huitième édition de *May*.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): La dix-huitième étition de *May*. Vous avez parlé des conditions et vous avez dit «de caractère . . . spécial». C'est dans cette catégorie que je mettrais cette audience et je demanderais que le témoin soit assermenté conformément . . .

Le président: La présidence ne reconnaît pas ce «caractère . . . spécial». Il s'agit d'un comité ordinaire. Il est devenu habituel qu'Air Canada vienne témoigner devant le Comité des Transports et des Communications et je ne vois pas de caractère spécial à cette audience de ce matin.

Je vous conseille, monsieur MacInnis, de continuer à poser des questions et si, à un moment où à un autre, vous estimez que le témoin vous donne une réponse inexacte, vous avez tout à faite le droit de le dire, de dire que vous ne pouvez l'accepter et de prendre les mesures que vous avez le droit de prendre devant l'Orateur de la Chambre des communes. Si vous estimez que le témoin n'est pas entièrement honnête, il peut être convoqué à la barre de la Chambre des communes. Cela s'est fait à la fin du XIX^{e} siècle, je pense. Je pense que l'Orateur a le droit de condamner le témoin à une certaine punition, à l'emprisonnement si nécessaire, s'il trouve que le témoin manque de franchise et d'honnêteté dans ses réponses. C'est ce que je vous conseille.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, est-ce que le Comité m'appuierai lorsque je donnerai des affirmations à l'appui de mon accusation contre Tom Kent, président de la Société de développement du Cap-Breton?

Le président: Si vous pouvez faire venir M. Kent devant ce Comité et le ministère des Transports, je ferai tout ce que je peux pour qu'il vous réponde avec franchise et honnêteté.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Encore une question, monsieur le président, que je pose à tous les membres de ce Comité: pourraient-ils siéger ici aujourd'hui, s'ils n'étaient pas assermentés?

[*Texte*]

The Chairman: I think the question is out of order.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): The question is not out of order. No member of Parliament can sit at this table without taking an oath.

The Chairman: That is true.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, we take an oath as a member of Parliament.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): As a member of Parliament and what are your duties as a member of Parliament?

An hon. Member: Attend commitees.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Lundrigan, on a point of order and that is going to be it.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I do not think anybody should ever point a finger at a member of our Committee who raised the question he just raised. I know this morning we started off in a very good way and that is the way we should keep it as much as we can all day. However, Mr. MacInnis has had experiences which I know have not reflected on the present corporation in respect to the veracity—is that the word the lawyers use—of the present people appearing before the Committee.

Perhaps it might be wise if the Chairman could take the particular point raised by Mr. MacInnis under serious advisement and perhaps discuss with the officers of the House of Commons ways in which he can bring before Parliament, if necessary, the point he has raised so that we can clarify this in his support once and for all.

I have known for at least five years that he has carried a burden on which he has had very little support from the House of Commons and this is why he continues to bring it up. He has had support from two committees, several members of Parliament have worked very closely with him, but he has never had over-all support from the House of Commons. This is why he raised it today and in that respect I support him.

We have to find a way where this can be properly brought before the Parliament of this country so that his particular grievance can be settled once and for all. I do not think he intends to point a finger at any witness today and no one should ever point a finger at him.

The Chairman: I am very sympathetic to Mr. MacInnis' problem.

Mr. Lundrigan: Can I ask you to take it under advisement?

The Chairman: I will take it under advisement.

Mr. Lundrigan: Bring it before the officers of the House of Commons so this can be properly ventilated.

The Chairman: I acknowledge both points of order and concerning the question raised by Mr. MacInnis I think I have reached a decision on that. I think I will take it under advisement. I will discuss the matter with the Speaker of the House. But if Mr. MacInnis finds any witness in any Committee not telling the truth he can raise the matter in the House of Commons and as I said the Speaker, can call the witness before the bar of the House and the House can then deal with the problem. However, we have not even questioned the witnesses.

[*Interprétation*]

Le président: Je pense que la question est irrecevable.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): La question n'est pas irrecevable. Aucun député ne peut siéger sans prêter serment.

Le président: C'est exact.

M. Mackasey: Monsieur le président, nous prêtons serment à titre de députés.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): A titre de députés, et quelles sont vos fonctions de député?

Une voix: D'assister aux comités.

M. Lundrigan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Lundrigan, pour un rappel au Règlement, et ce sera tout.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je ne crois pas que l'on devrait jamais montrer du doigt un membre de notre Comité qui vient de soulever une question. Je sais que, ce matin, nous avions très bien commencé, et nous devrions poursuivre ainsi dans la mesure du possible. Toutefois, M. MacInnis a connu des situations qui ne s'appliquent pas à la société que nous avons ici aujourd'hui en ce qui concerne la véracité, est-ce là le terme utilisé par les juristes?

Il serait peut-être sage que la présidence étudie sérieusement le point soulevé par M. MacInnis et discute peut-être avec les hauts fonctionnaires de la Chambre des communes d'un moyen de présenter si nécessaire au Parlement la question soulevée afin que nous puissions éclaircir cela une fois pour toutes.

Je sais que, depuis au moins cinq ans, il supporte un fardeau sans recevoir grand appui de la Chambre des communes, et c'est pourquoi il n'en démord pas. Il a reçu l'appui de deux comités, plusieurs députés ont travaillé en étroite collaboration avec lui, mais il n'a jamais eu l'appui global de la Chambre des communes. C'est pourquoi il a soulevé le point aujourd'hui et c'est dans ce contexte que je le soutiens.

Nous devons trouver une façon de présenter cette question correctement au Parlement, pour que ce grief soit réglé une fois pour toutes. Je ne crois pas qu'il entende montrer du doigt un témoin en particulier aujourd'hui, et personne ne devrait jamais le montrer du doigt personnellement.

Le président: Je comprends très bien le problème de M. MacInnis.

M. Lundrigan: Puis-je vous demander de le mettre à l'étude?

Le président: Certainement.

M. Lundrigan: Soumettez-le aux hauts fonctionnaires de la Chambre des communes pour que la question soit dûment examinée.

Le président: J'accepte ces deux rappels au Règlement, et à propos de la question soulevée par M. MacInnis, je pense que j'ai pris une décision. Je crois que je prendrai la question en délibéré. J'en discuterai avec l'Orateur de la Chambre. Mais si M. MacInnis s'aperçoit que dans un comité un témoin ne dit pas la vérité, il peut en parler à la Chambre des communes et, comme je l'ai dit, l'Orateur peut convoquer le témoin à la barre de la Chambre, qui règlera alors le problème. Toutefois, nous n'avons même pas encore questionné les témoins.

[*Text*]

Mr. Mackasey: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I would like also to be put on record quite clearly that there has been no inference from any member of the Committee suggesting that the evidence of Mr. Pratte to date has been anything but honest and fair.

The Chairman: That is true. That is true.

• 1025

Mr. Mackasey: I think that is important and it should be so recorded.

Mr. McRae: On a short point of order also, Mr. Chairman, I resent very much the implication that, per se, because Mr. Pratte is a member of a Crown corporation, there is a much greater chance that he would lie than if he were a member of a private corporation or an individual. The implication has to be there, and it is an implication that bothers me very much.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, if this member wants to incite this Committee to an hour or two of debate on parliamentary procedure, then this is completely unnecessary.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I have had my hand up for a while.

The Chairman: Mr. Guay, I am sorry.

Mr. Guay (St. Boniface): What I want to say here is that Mr. MacInnis is not so way off base. He has had some experience which I have a lot of respect for. But I would like to suggest to him that instead of bringing this up at this particular Committee, he bring it up under Privileges and Elections, as a member's privilege, if only for the fact that this could be looked at in a respectable way. I cannot associate the problem of Mr. MacInnis with this particular Committee at this particular time.

Mr. Chairman, if I may continue, if anybody can bring a series of problems which they may have in their constituency or with which they are faced while they are serving as a member of Parliament, in front of any committee, then I think the principle is wrong. I think it is Privileges and Election that would deal with this better, and if not them, then Justice.

The Chairman: I agree with you, Mr. Guay.

Mr. MacInnis, have you a question to ask the witness?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Yes, I have one question. The answers I get will determine whether I have more or not.

Mr. MacKay opened up and asked a question about free car parking provided to some customers around Air Canada terminals, and I am just paraphrasing his question. Was your answer to him at the time that you had no knowledge of it?

Mr. Pratte: No, I said that I had no knowledge of the particular problem that he was referring to because he was referring to the preferred treatment given, if a remember correctly, to . . .

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, je voudrais également que l'on note clairement qu'aucun membre du Comité n'a laissé entendre que le témoignage de M. Pratte jusqu'ici n'était pas entièrement juste et honnête.

Le président: C'est vrai.

M. Mackasey: C'est important et il faut le consigner au procès-verbal.

M. McRae: Un court rappel au Règlement, monsieur le président. Je m'oppose à cette insinuation qu'à cause du fait que M. Pratte est membre d'une société de la Couronne, il soit plus susceptible de mentir que s'il était membre d'une société privée ou simple citoyen. L'insinuation est là et elle me gêne beaucoup.

M. Lundrigan: Monsieur le président, si le député veut engager un débat d'une ou deux heures sur la procédure parlementaire, c'est tout à fait inutile.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je lève la main depuis un bon moment.

Le président: Je m'excuse, monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): M. MacInnis n'est pas tellement en dehors du sujet. C'est un homme qui a pas mal d'expérience, et je le respecte beaucoup. Mais j'aimerais lui suggérer, au lieu de soulever ce sujet à ce comité-ci, de le faire au Comité des privilèges et élections, car on pourrait l'examiner de façon respectable. Je ne puis associer le problème de M. MacInnis à ce comité particulier, ni à ce moment-ci.

Monsieur le président, si vous me le permettez, si un député peut soulever dans n'importe quel comité le problème qu'il a dans sa circonscription ou dans son poste de député parlementaire, en principe, c'est mauvais. Le Comité des privilèges et élections peut très bien traiter de ces choses ou, à défaut, le Comité de la justice.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Guay.

Monsieur MacInnis, avez-vous des questions à poser au témoin?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Oui, j'ai une question. Selon les réponses, j'en aurai d'autres, ou je n'en aurai pas du tout.

Au début de la séance, M. MacKay a posé une question concernant le stationnement gratuit fourni à certains clients des aérogares d'Air Canada, et je ne fais que paraphraser sa question. Avez-vous répondu que vous n'étiez pas au courant?

M. Pratte: Non, j'ai dit que je ne connaissais pas le problème précis qu'il soulevait, car il parlait d'un traitement préférentiel accordé, si je me souviens bien, à . . .

[*Texte*]

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Now wait, Mr. Baldwin. Mr. Pratte is answering the question.

The Chairman: Mr. MacInnis, let Mr. Pratte answer the question. And he can seek advice from Mr. Baldwin or any other member of his supporting staff.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, while Mr. Pratte is answering me, Mr. Baldwin is talking is his ear.

The Chairman: That is perfectly in order.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): If decorum is going to be placed on me, it should be placed on the witnesses also.

The Chairman: It was perfectly in order. Go ahead, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: I think, Mr. MacKay's question was addressed to alleged preferred treatment that we were giving in Vancouver to customers of American carriers over our own customers.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): And your answer to Mr. MacKay was that you had no knowledge of the fact?

Mr. Pratte: I said to him that I had no knowledge of the particular facts that he was referring to.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, I will now quote, from a meeting of June 1971, a question put to Mr. Baldwin.

The Chairman: From what meeting?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): From a meeting of the Transport Committee, June 21, 1971, when Air Canada was a witness before that Committee. Mr. Baldwin is answering a question from Mr. Skoberg and Mr. Pratte was in attendance.

Mr. Skoberg asked a question on similar lines, about the privileges given—free taxis, free parking—to people coming up from Seattle and using the Vancouver airport to fly elsewhere and Mr. Baldwin answered:

> To the best of my knowledge that is not a service we provide as an airline, Mr. Skoberg.

He went on with further questions and Mr. Baldwin said that he would check it out. Mr. Pratte was in attendance, and yet Mr. Pratte says today that he had no knowledge of such a question.

That, Mr. Chairman, finishes my questions for today. That is the second denial I have heard from Mr. Pratte since I have come to this Committee.

The Chairman: Many things happen in one's presence that one may or may not hear.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, there is no disputing the written evidence given in a previous committee.

The Chairman: But it was Mr. Baldwin answering that question, not Mr. Pratte.

[*Interprétation*]

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Attendez, monsieur Baldwin. M. Pratte est en train de répondre à ma question.

Le président: Monsieur MacInnis, laissez M. Pratte répondre à la question. Il peut très bien demander l'avis de M. Baldwin ou de toute autre personne qui l'accompagne.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, pendant que M. Pratte me répond, M. Baldwin lui parle à l'oreille.

Le président: C'est tout à fait dans l'ordre.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Si on parle de décorum à mon endroit, il faudrait en parler pour les témoins également.

Le président: C'est tout à fait dans l'ordre. Allez-y, monsieur Pratte.

M. Pratte: La question de M. MacKay portait sur le traitement préférentiel supposément accordé à des clients de transporteurs américains à Vancouver, et non pas nos propres clients.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Et vous avez répondu à M. MacKay que vous n'étiez pas au courant de ce fait?

M. Pratte: Je lui ai dit ne pas connaître les faits précis dont il faisait mention.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, je cite, du compte rendu d'une réunion tenue en juin 1971, une question qui a été posée à M. Baldwin.

Le président: De quelle réunion?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): D'une réunion au comité des Transports, le 21 juin 1971, alors qu'Air Canada comparaissait comme témoin devant le Comité. M. Baldwin répond à une question de M. Skoberg, en présence de M. Pratte.

M. Skoberg avait posé une question semblable concernant certains privilèges accordés, taxis gratuits, stationnement gratuit, à des gens venant de Seattle et se servant de l'aéroport de Vancouver pour voler ailleurs. M. Baldwin a répondu:

> Au meilleur de ma connaissance, il ne s'agit pas d'un service que nous fournissons en tant que ligne aérienne, monsieur Skoberg.

D'autres questions suivent et M. Baldwin déclare qu'il va vérifier. M. Pratte était présent, et pourtant, M. Pratte déclare aujourd'hui qu'il n'était pas au courant de cette question.

Monsieur le président, je ne poserai plus de questions aujourd'hui. C'est la seconde fois que M. Pratte apporte un démenti depuis mon arrivée au Comité.

Le président: Bien des choses peuvent se passer qui font qu'une personne entende ou non.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, on ne peut pas discuter les témoignages consignés par écrit d'un comité antérieur.

Le président: M. Baldwin répondait aux questions et non pas M. Pratte.

[*Text*]

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Yes, and Mr. Pratte, at the time, was sitting alongside him as he is today.

The Chairman: He might have been listening to somebody other than Mr. Baldwin at that time.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): That is the second denial I have had and I have only asked about three questions in this Committee. Or contradiction, I should say, and not denial.

The Chairman: Mr. McRae, you are the next questioner.

Mr. McRae: I would like to change the line of reasoning here a little bit and, if we have time, I will follow up on what I started the last time.

• 1030

I would like to get into the whole field of energy because I think this is a very pertinent field in terms of where we are going. It is the long-term situation I am more concerned about. I am not nearly as sanguine about the long term situation with regard to energy as I think people in other parties, and perhaps in our own government, are. It seems to me that conservation is going to be the keynote; far more conservation than we are talking about now, particularly in the period of about 1978 to 1985.

It seems to me that we will have to rationalize very considerably this whole business of air versus rail versus ground transportation. Do you have any figures on this? I have a figure but I cannot swear to its—we should not use that word around here today—I am not sure how accurate it is. The figure I have is that per passenger mile the fuel usage for a plane would be one-sixth the given optimum loading, and I assume this would be based on some kind of average distance; one-sixth of ground or rail transportation. Do you have any figures of that order?

Mr. Pratte: No. I can neither accept nor dispute the data you are quoting. I have no knowledge of it. The only thing I can say is that it is probably very difficult to work on the basis of averages in a matter of that kind because of the fact that undoubtedly per mile an airplane is likely to burn more fuel in a short distance than in a longer distance because of the fact that it burns quite a bit of fuel when it is taking off.

Mr. McRae: I realize that. On the other hand, I think it is a figure that you should arrive at. It seems to me that this is one of those areas that nobody is taking seriously enough. I am not just saying this to Air Canada or to any other airline, but it seems to me that in the long term this is going to be a very serious problem. You have an average distance. You told us that something in the area of 500 miles was your average trip. We should be able to work out something along that line to give us something to refer to. It seems to me that when we get to something like the Pickering Airport that you are into a very, very serious situation. There is a question about whether Pickering Airport should or should not be built. It seems to me at this stage of the game that in considering whether, for instance, we should be continuing in the long term—and I am talking about this gap between when the Tar Sands can really come on and the Alberta crude phasing out, the whole situation in general around the world—that we should be concerned as to whether or not it would be much more advisable to develop rapid ground transportation between Toronto, Montreal and Ottawa. It looks like the people who

[*Interpretation*]

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Oui, mais M. Pratte était présent à ses côtés, comme aujourd'hui.

Le président: Peut-être qu'il écoutait quelqu'un d'autre que M. Baldwin à ce moment-là.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): C'est la seconde fois que j'attends un démenti et je n'ai posé que trois questions. Peut-être devrais-je plutôt parler de contradiction et non pas de démenti.

Le président: Monsieur McRae, vous êtes le suivant.

M. McRae: J'aimerais changer un peu le sujet et, si nous en avons le temps, reprendre le sujet que j'avais soulevé la dernière fois.

J'aimerais aborder le domaine de l'énergie, c'est une question pertinente, pour savoir où nous allons. C'est la situation à long terme qui m'inquiète davantage. Je n'ai pas les mêmes espoirs que les députés des autres partis, et peut-être même de notre gouvernement, en ce qui concerne la situation à long terme de l'énergie. C'est la conservation qui, me semble-t-il, sera l'idée dominante; on parlera beaucoup plus de conservation surtout pendant la période entre 1978 et 1985.

Il nous faudra rationaliser sensiblement toute cette affaire du transport aérien, ferroviaire et routier. Avez-vous des chiffres à cet égard? Quant à moi, j'en ai, mais je ne peux pas jurer de leur exactitude. On ne devrait pas se servir de cette expression aujourd'hui, mais je ne suis pas sûr de l'exactitude de ces chiddres. En tout cas, pour un mille-voyageur, la consommation de combustile pour un avion constituerait le sixième de la charge optimum donnée, et je présume que ce chiffre est fondé sur les distances moyennes; un sixième du transport routier ou ferroviaire. Avez-vous des chiffres de cet ordre?

M. Pratte: Non. Je ne puis ni accepter ni mettre en cause les données que vous citez. Je n'en sais absolument rien. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il est probablement bien difficile de faire un travail en se fondant sur des moyennes pour les question de ce genre, car il ne fait aucun doute que pour chaque mille parcouru un avion brûlera vraisemblablement plus decombustible pour un parcours de courte distance que dans le cas opposé, parce qu'il brûle pas mal de combustible quand il démarre.

M. McRae: Je comprends. D'un autre côté, il faudrait quand même en arriver à ce chiffre. A mon sens, ce domaine en est un que personne ne considère assez sérieusement. Ce n'est pas uniquement à Air Canada ou à toute autre compagnie aérienne que je m'adresse, mais il me semble qu'à long terme cela constituera un problème très sérieux. Vous avez une distance moyenne. Vous nous avez dit que votre parcours moyen comportait une distance d'à peu près 500 milles. Nous devrions être en mesure de réaliser quelque chose en nous fondant là-dessus pour pouvoir nous y reporter plus tard. Quand nous devons nous attaquer à un cas comme celui de l'aérogare de Pickering, nous sommes plongés dans une situation très grave. On se demande s'il faudrait construire l'aéroport de Pickering. A cette étape du jeu, il me semble qu'au moment où nous demandons s'il nous faudrait en l'occurrence continuer dans des perspectives à long terme—et je parle de cet intervalle entre le moment où les sables bitumineux progresseront et où le brut de l'Alberta sera abandonné graduellement, de la situation globale dans le monde entier—nous devrions nous inquiéter et nous demander s'il ne

[*Texte*]

are running the ground transportation are interested because of the way they keep the trains reasonably clean and provide some services. This would be an alternative to Pickering Airport, and this is one of the considerations that I think should be looked at. Every company wants to grow. The normal state of life is to grow, but it seems to me that this is something that has to be rationalized by the air transportation groups and by the ground transportation groups. Do you have any such studies going on at the present time?

Mr. Pratte: In reply to your very general question, sir, I do not think I can say that we have studied in depth about going on to determine whether from a national point of view it would be better not to have air services between Ottawa and Montreal as opposed to the possibility of having rapid transit. We do not have any studies to that effect.

Mr. McRae: Are you considering these kinds of studies? It seems to me that this is an extremely pertinent situation. If I were to say to you that by 1978 or 1979—and I believe this—that you will have to be able to use a quarter less fuel than you are using today, what would your response be? Would you cut out the long hauls or the short hauls? How would you cut out the long hauls or the short hauls? How would you handle this? It seems to me that that would be a . . .

Mr. Pratte: We have a study going on about that at the present time.

Mr. McRae: Yes.

Mr. Pratte: If the government were to ask us to reduce our fuel by 10 or 15 per cent, or a given percentage, we are now studying what flights we would cut out.

Mr. McRae: Yes.

• 1035

Mr. Pratte: I cannot tell you which one at the present time. I think one of the considerations would be the ability of the passengers to get to their place of destination by another mode. If there is no other mode, we would consider it as, I suppose, a prime need that has to be satisfied. If there is another mode that could satisfy them practically as well, I suppose those are the kinds of services we could cut first.

Mr. MacKay: In this particular study that you are proposing or getting underway, are you considering the long-term—I am not talking about this winter, but I think perhaps you are talking about this winter . . .

Mr. Pratte: I am not talking about this winter.

Mr. MacKay: . . . would be in terms of setting up an intermodal sort of system? To me the long-term is the one where the crunch is going to come. I think it is going to have a massive effect on this kind of thing.

There is another point. Are there any considerations about the types of airplanes, the types of propulsion you are going to use, and whether or not—for instance, you phased out turbos—turboprops really are more efficient in terms of fuel consumption and so on? I read somewhere recently where a certain type of engine had been developed in England that was much more efficient fuelwise, and I just wonder to what extent you people are looking at this and, if you are not, you should be.

[*Interprétation*]

serait pas beaucoup plus sage de mettre sur pied un système de transport routier rapide desservant Toronto, Montréal et Ottawa. Il semble que les gens qui assurent la conduite du transport routier y sont intéressés à cause de la façon dont ils maintiennent le degré de propreté des trains et assurent certains services. Ce pourrait être une solution de rechange pour l'aéroport de Pickering et c'est une des considérations qui, à mon sens, méritent d'être étudiées. Chaque société veut s'étendre. L'état normal de la vie est de croître, mais il me semble que c'est là un phénomème qui doit être rationalisé par les groupes de transport aérien et routier. Existe-il de telles études en cours à l'heure actuelle?

M. Pratte: En réponse à votre question d'ordre général, monsieur, je ne puis pas dire que nous avons fait une étude en profondeur de la question pour déterminer si d'un point de vue national il serait avantageux de renoncer aux services aériens entre Ottawa et Montréal pour considérer la possibilité d'instaurer un système de transport rapide. Nous n'avons pas d'études à cet effet.

M. McRae: Songez-vous à ce genre d'étude? Il me semble que ce soit une situation extrêmement pertinente. Si je devais vous dire qu'en 1978 ou 1979—et j'y crois fermement—vous serez dans l'obligation de réduire de 25 p. 100 la consommation du combustible dont vous vous servez aujourd'hui, quelle serait votre réaction? Supprimeriez-vous les longs parcours ou les courtes envolées? Comment régleriez-vous cette affaire? Il me semble que ce serait . . .

M. Pratte: A l'heure actuelle, une étude est en cours à ce sujet.

M. McRae: Oui.

M. Pratte: Si le gouvernement devait nous demander de réduire notre consommation de combustible de 10 à 15 p. 100, ou d'un pourcentage donné, nous étudions maintenant quels vols devraient être supprimés.

M. McRae: Oui.

M. Pratte: Je ne peux pas vous dire lequel à ce moment-ci. Je pense qu'une des considérations serait la possibilité pour les passagers de se rendre aux destinations par un autre moyen de transport. Autrement, nous estimerions, une nécessité primordiale, une nécessité à satisfaire. Si un autre mode de transport pouvait y satisfaire également, ce serait peut-être les services qu'il faudrait supprimer au départ.

M. MacKay: Dans cette étude que vous vous proposez de faire, ou que vous avez commencée, tenez-vous compte des conditions à long terme, et je ne pense pas à cet hiver, mais je crois que c'est ce à quoi vous pensez . . .

M. Pratte: Non, je ne parlais pas de cet hiver.

M. MacKay: . . . s'agit-il d'établir un système intermédiaire? Quant à moi, c'est plus tard que les problèmes surgiront. Les répercussions seront peut-être sérieuses.

Il y a également un autre point. Avez-vous songé aux types d'avions, aux genres de moteurs que vous utiliserez pour savoir si vous éliminerez progressivement les turbo, les turbo-réactés étant, je crois, plus efficaces du point de vue de la consommation de l'essence? J'ai lu récemment que certains genres de moteurs mis au point en Angleterre consommaient beaucoup moins d'essence, et je me demande dans quelle mesure votre personnel suit ces progrès. Si vous ne le faites pas, vous devriez le faire.

[*Text*]

Mr. Pratte: Sir, in respect of the first part of your question, the type of problems long-term to which you referred are being considered now, as I understand, by the Transport Development Agency which is an agency of the Ministry of Transport, and to the extent we can and they ask us, we co-operate with them.

As to the second part of your question, undoubtedly when we select an airplane the fuel consumption is an important factor, not only because of the possibility of fuel shortage, but also because of the cost factor. Fuel is one of our major costs.

Mr. MacKay: It will become more so, I would say.

Mr. Pratte: As the prices go up, it is proportionately going to become more and more important.

Mr. MacKay: I have one more question along this line. Have you any figures as to—this is something that perhaps you cannot provide me with today, but I would like to have it provided—the amount of fuel that you would use, say, going to 30,000 feet, between Toronto and Montreal or from Montreal to Toronto, or Montreal to Vancouver? My understanding is once you get up there it does not take very much more fuel to go an extra 1,000 miles.

Mr. Pratte: Mr. Baldwin, would you like to answer that?

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): Your understanding is correct, sir. Once an aircraft is airborne, given the same altitude and wind conditions, the distance makes no matter to your fuel consumption or your operating costs. The factors that make a short-haul flight more expensive than a long-haul are the fact that you do have a high consumption of fuel on climb, and you have ground costs which are a very high component of the total cost, the ground costs which have to be assessed on a per mileage basis in relation to the route sector to be added. When you put those in on a short-haul route, they put your total mileage costs up much faster than they do on a long-haul route.

The Chairman: This will be your last question, Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Could you be more specific, not today, and provide the Committee with some kind of cost figures, say, examples of cost figures of a DC-9 from Montreal to Toronto and Montreal to Vancouver?

Mr. Baldwin: Yes, certainly.

Mr. MacKay: I would like you . . .

Mr. Baldwin: A rough example, yes.

Mr. MacKay: . . . to be more specific. Thank you.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I have a question for Mr. Pratte. It is with regard to an article in the Montreal *Star*, November 28. You made a statement:

[*Interpretation*]

M. Pratte: Pour répondre à la première partie de votre question, le Centre de développement des transports étudie actuellement ce genre de problème à long terme que vous mentionnez. Il s'agit d'un organisme du ministère des Transports. Lorsque ses dirigeants font appel à nous, nous essayons de collaborer avec eux.

Pour ce qui est de la seconde partie de votre question, il n'y a pas de doute que nous choisissons nos avions en fonction de la consommation d'essence, facteur important non seulement à cause de la possibilité d'une pénurie d'essence, mais également du coût. L'essence est un des coûts importants.

M. MacKay: Ce coût il sera de plus en plus important, j'ose dire.

M. Pratte: Au fur et à mesure que les prix augmentent, ce coût deviendra de plus en plus important.

M. MacKay: J'ai une autre question sur le même sujet. Avez-vous des chiffres, peut-être que vous ne pouvez pas me les donner aujourd'hui, mais j'aimerais les avoir, concernant la somme de carburant que vous utilisez, disons pour monter à 30,000 pieds, entre Toronto et Montréal ou de Montréal à Toronto, ou de Montréal à Vancouver? Je crois comprendre qu'une fois dans les airs, il ne faut pas beaucoup plus de carburant pour parcourir 1,000 milles de plus.

M. Pratte: Monsieur Baldwin, voulez-vous répondre à cette question?

Le président: Monsieur Baldwin.

M. J. R. Baldwin (président d'Air-Canada): C'est juste. Une fois qu'un avion est dans les airs, dans des conditions d'altitude et de vent semblables, les distances ne changent pas beaucoup la consommation de carburant ou les coûts d'exploitation. Les facteurs qui rendent une envolée courte plus coûteuse qu'une envolée longue, sont une consommation élevée en montant; vous avez également les coûts au sol qui s'ajoutent au coût total. Les coûts au sol peuvent être évalués par mille effectué en rapport avec le secteur de route à ajouter. Lorsque vous additionnez ces coûts à un court trajet, vos coûts par mille augmentent plus rapidement qu'ils ne le feraient pour un trajet long.

Le président: Ce sera votre dernière question, Monsieur MacKay.

M. MacKay: Pourriez-vous être plus précis, mais pas aujourd'hui, et fournir au Comité des coûts, des exemples concernant, entre autre, le DC-9 qui effectue les trajets Montréal-Toronto et Montréal-Vancouver?

M. Baldwin: Certainement.

M. MacKay: J'aimerais . . .

M. Baldwin: Que je vous donne un exemple?

M. MacKay: . . . qui serait plus précis. Je vous remercie.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai une question pour M. Pratte. Elle a trait à un article du *Star* de Montréal, numéro du 28 novembre. Vous avez fait une déclaration:

[*Texte*]

However, no worker had reported any safety preoccupations of any kind in the past year, so that the allegations could not possibly be founded.

Is that statement correct?

Mr. Pratte: Where am I supposed and to whom am I supposed to have made that statement?

Mr. McKenzie: You quoted this to Andre Ouimet. You either quoted it to him, or he has picked it up from the Committee's meetings.

Mr. Pratte: I made no statement to any *Star* reporter.

Mr. McKenzie: Then have you received any reports from any unions on safety preoccupations.

Mr. Pratte: If I have received . . .

Mr. McKenzie: Any minutes or any documents from any unions on safety problems?

• 1040

I can read the rest of the statement:

Mr. Pratte, Chairman of the airline told the Committee that allegations were not based on any facts since employees who have any doubt about any safety feature have an obligation to report their doubts to their union safety officer and have it processed as a grievance.

Then you went on to say that you had received no such reports.

Mr. Pratte: I suppose the reporter is referring to what I said in the Committee the day before yesterday when I made reference to the collective labour agreement. I did not make any statement to the *Star* reporter.

Mr. McKenzie: Have you received any minutes or documents from any of the unions on their concern over safety problems?

Mr. Pratte: I have received no document from any union. I cannot tell you whether, under the collective labour agreement, some member of a union may or may not have filed a grievance under the relevant provision but it could very well have happened. I personally do not know.

Mr. McKenzie: Perhaps you could check that out because these statements in the Montreal paper are completely false. CALEA, I understand, have presented minutes to you regarding safety, especially on the overloading of planes.

Mr. Pratte: To me, personally?

Mr. McKenzie: Well, who would they submit them to—to management; they have submitted these minutes and these complaints to management.

Mr. Pratte: I am prepared to check but I would like to know precisely to what you are referring and to whom were the representations made?

Mr. McKenzie: CALEA made them to management. Who would CALEA go to if they had a complaint like that?

[*Interprétation*]

Toutefois, aucun employé n'a fait rapport de problèmes de sécurité au cours de l'an passé; par conséquent ces allégations ne peuvent pas être fondées.

Est-ce que cette déclaration est juste?

M. Pratte: Où ai-je déclaré cela et à qui?

M. McKenzie: Vous avez dit cela à André Ouimet. Vous le lui avez dit à lui ou il l'a repris des délibérations du Comité.

M. Pratte: Je n'ai fait aucune déclaration à un journaliste du *Star*.

M. McKenzie: Avez-vous reçu des rapports des syndicats concernant la sécurité?

M. Pratte: Si j'ai reçu . . .

M. McKenzie: Des procès-verbaux ou des documents provenant des syndicats qui ont trait à ces problèmes de sécurité?

Je peux lire le reste de la déclaration:

M. Pratte, président de la ligne aérienne, a déclaré au comité que les allégations n'étaient pas fondées sur des faits, étant donné que les employés qui ont des doutes concernant la sécurité ont l'obligation d'en faire rapport à leur agent de sécurité syndical et d'y donner suite dans un grief.

Vous avez ensuite dit que vous n'aviez reçu aucun rapport.

M. Pratte: Je suppose que le journaliste relève ce que j'ai déclaré en comité cette journée-là lorsque j'ai parlé de la convention collective. Je n'ai pas fait de déclaration à un journaliste du *Star*.

M. McKenzie: Avez-vous reçu des procès-verbaux ou des documents des syndicats concernant leurs inquiétudes du point de vue de la sécurité?

M. Pratte: Je n'ai reçu aucun document des syndicats. Je ne puis vous dire si, en vertu d'une convention collective, certains membres des syndicats ont présenté ou non un grief selon les dispositions qui s'appliquent, mais il se peut très bien que cela se soit produit. Personnellement, je ne suis pas au courant.

M. McKenzie: Vous pourriez peut-être vérifier cela, car les déclarations du *Star* seraient complètement fausses. Si je comprends bien, les représentants de CALEA vous ont soumis des procès-verbaux concernant la sécurité, et surtout le chargement excessif des avions.

M. Pratte: A moi personnellement?

M. McKenzie: Eh bien, à qui les soumettrait-il? À la direction. Ils ont présenté ces procès-verbaux et ces plaintes à la direction.

M. Pratte: Je veux bien vérifier, mais j'aimerais savoir précisément de quoi vous faites mention et à qui ces instances ont été présentées.

M. McKenzie: CALEA les a présentées à la direction. A qui les membres de CALEA peuvent-ils présenter une plainte de ce genre?

[*Text*]

Mr. Pratte: They can file a grievance. They can go to the local manager of the station. They have regular meetings, as I understand it, with the industrial relations people at the headquarters level. They have meetings in some cases with the vice-president of the region and also at the district level. I can try to find out but I would like to have more information to help me answer the question.

Mr. McKenzie: Could you obtain the documents so it could be on the record that a presentation has been made so this story can be corrected, because this information is not correct. The other day I also brought to your attention documents that have been presented to Mr. Fletcher.

Mr. Pratte: If you want me to go into it right now, perhaps I can answer that.

Mr. McKenzie: I have other documents regarding the power plant facility that are being presented to management and a listing of all employee complaints, and the safety problems in the power plants. Apparently there have been quite a number of documents presented to management in the past. Would you make yourself acquainted with these, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: The last thing I want is to be held in contempt of this Committee. With your permission, Mr. Chairman, I was asked to do certain things when we last met on Tuesday night. As a sort of background, I would like to say that nothing that I have learned since Tuesday has indicated to me that any one of the statements that I made in this Committee is not true. In other words, I want to reaffirm what I have stated as to the safety and airworthiness of our operation and the technical excellence of Air Canada.

As to your questions and the direction of them, Mr. McKenzie, I visited Mr. MacCleish, the Director of Civil Aeronautics, yesterday afternoon. I was with Mr. Vaughan and I asked him whether, in terms of aircraft safety, he had any concern about our practices, and his answer was no. I asked him whether he was satisfied that we were running a safe operation, and his answer was yes. He also added that actually, in many areas, Air Canada was a leader in the field because our people, our technical experts, had developed a number of fixes—as they call it in the trade—that had been adopted subsequently by other carriers. After that I had a meeting personally with Mr. Thatcher, and he gave me a copy of a letter and document . . .

• 1045

Mr. McKenzie: What I want to find out, Mr. Pratte, is, have you received any documents from unions in regard to complaints on safety practices? That is what I am asking. How many?

Mr. Pratte: Are we talking about ground safety or aircraft safety? I understand that your question on Tuesday afternoon or Tuesday night had to do with aircraft safety. Are you asking me whether I personally have ever received any reports dealing with ground safety or aircraft safety?

Mr. McKenzie: Any—on the ground or air. It does not matter. What I am trying to establish here is whether you have received any documents from any of the unions complaining about safety practices. That is the first thing I would like to establish.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Ils peuvent déposer un grief. Ils peuvent communiquer avec le directeur local de la station. Ils ont des réunions régulières, avec les représentants des relations industrielles, au siège social. Ils ont des réunions dans certains cas avec le vice-président, de la région, et aussi au niveau du district. Je peux vérifier, mais j'aimerais avoir plus de renseignements pour m'aider à vous répondre.

M. McKenzie: Pouvez-vous obtenir les documents qui seraient consignés au procès-verbal, afin qu'on puisse corriger ces articles qui se basent sur des renseignements inexacts. J'ai porté à votre attention l'autre jour des documents qui ont été soumis à M. Fletcher.

M. Pratte: Si vous voulez que je vous réponde tout de suite, je peux le faire.

M. McKenzie: J'ai d'autres documents concernant l'installation d'une centrale d'énergie qui ont été présentés à la direction, et une liste des plaintes des employés et des problèmes de sécurité dans les centrales. Il y a eu apparemment un certain nombre de documents qui ont été soumis à la direction par le passé. Voulez-vous les connaître monsieur Pratte?

M. Pratte: Je ne voudrais certainement pas qu'on m'accuse de mépris au comité. Si vous le voulez bien, monsieur le président, on m'a posé certaines questions lors de la séance mardi soir. Pour vous donner un résumé, j'aimerais dire que rien de ce que j'ai appris depuis mardi prouve que mes déclarations ne soient pas véridiques. Autrement dit, je veux affirmer de nouveau que ce que j'ai déclaré concernant la sécurité et la navigabilité, de même que l'excellente technique d'Air Canada.

Pour ce qui est de vos questions, et de leur orientation, monsieur McKenzie, j'ai rendu visite à M. MacCleish, directeur de l'Aéronautique civile, hier après-midi. J'étais accompagné de M. Vaughan, et je lui ai demandé si, du point de vue de la sécurité aérienne. Il s'inquiétait de nos méthodes. Sa réponse a été négative. Je lui ai demandé s'il croyait que nos opérations tenaient compte de la sécurité. Sa réponse a été affirmative. Il a ajouté aussi que dans bien des domaines, Air Canada était le chef de file, vu que nos employés, nos experts techniques, ont mis au point un certain nombre de méthodes qui ont été ensuite adoptées par d'autres transporteurs. Ensuite, j'ai eu une réunion avec M. Thatcher, et il m'a donné une copie de la lettre et du document . . .

M. McKenzie: Ce que je voudrais savoir, monsieur Pratte, c'est si vous avez reçu des documents d'un syndicat à propos de plaintes portant sur les mesures de sécurité? C'est là ma question. Combien?

M. Pratte: Parlez-vous de sécurité au sol ou de sécurité à bord des appareils? Je comprends que votre question de mardi après-midi ou mardi soir portait sur la sécurité des appareils. Me demandez-vous si j'ai personnellement reçu des rapports à propos de la sécurité au sol ou de la sécurité à bord des appareils?

M. McKenzie: Peu importe . . . au sol ou aérienne. Ce que je voudrais savoir c'est si vous avez reçu des documents de la part des syndicats portant sur des plaintes relatives aux mesures de sécurité. C'est la première chose que je voudrais savoir.

[*Texte*]

Mr. Pratte: Personally I do not think I have, sir.

Mr. McKenzie: Well, will you check that out?

Mr. Pratte: If you have any knowledge of any documents, it would simplify my search if I knew what documents you are referring to. You asked me on Tuesday night to meet with Mr. Thatcher and I think you said, "I would like you to do that personally, Mr. Pratte." In view of what has been said before this Committee, I thought it would be proper for me to report on my meeting with Mr. Thatcher and on my meeting with Mr. McLeish. Now if it is not proper, it is not proper.

The Chairman: No, go ahead, Mr. Pratte. I certainly think it is proper.

Mr. Pratte: I met personally with Mr. Thatcher. He showed me a copy of a letter and a brief that had been presented to him on September 3 and had been signed by eight inspectors, members of the union, but that was not presented by those people as members of the union. They went to Mr. Thatcher, who is the director of the quality branch, and they presented that to him. In this document and in the conversation in the meeting he had with them on September 7, there was no allegation whatsoever that aircraft safety was in any way, shape or form compromised.

There will be further meetings. The matters that heve been raised have to be resolved. It is not because they do not concern safety directly that they should not be looked into. They will be looked into, as you requested. I met subsequently late last night with Mr. Norberg and he will process the matter as quickly as he can.

Mr. McKenzie: So I am finally making some headway.

Mr. Pratte: In addition, in answer to another question that was asked on Tuesday afternoon regarding our safety record, we have been able to collect some statistics. Because you referred to a publication on Tuesday night in which I think it was suggested that Canada was eighth in the world in terms of safety, it is only fair to say that these statistics—and I think it was said on Tuesday night—relate to Canada as a whole and not to Air Canada.

Mr. McKenzie: Yes, that was pointed out.

Mr. Pratte: It is our understanding that these figures include all aircraft used by commercially licensed airlines of all types and sizes except small ones under 12,500 pounds.

An hon. Member: I am sorry I missed that. Would you repeat that?

Mr. Pratte: Yes. The statistics in which Canada is rated as number eight in terms of safety relate to Canada as a whole and not to Air Canada. It is our understanding that these figures include all aircraft used by commercially licensed airlines of all types and sizes except small ones under 12,500 pounds.

I want to point that out because in my view this does not reflect on Air Canada's safety record at all.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Personnellement, je ne pense pas en avoir reçu.

M. McKenzie: Bon, pourriez-vous vérifier cela?

M. Pratte: Si vous savez qu'il y en a eu, vous me simplifieriez la tâche en me disant de quels documents vous voulez parler. Vous m'avez demandé mardi soir de rencontrer M. Thatcher et je pense que vous avez dit: «J'aimerais que vous le fassiez personnellement, monsieur Pratte.» Vu ce qui a été dit devant ce Comité, j'ai pensé qu'il serait opportun que je fasse ici rapport de ma réunion avec M. Thatcher et de celle que j'ai eue également avec M. McLeish. Maintenant si vous n'êtes pas d'accord, vous n'êtes pas d'accord.

Le président: Non, poursuivez, monsieur Pratte. Je suis bien d'avis que c'est opportun.

M. Pratte: J'ai personnellement rencontré M. Thatcher. Il m'a montré copie d'une lettre et d'un rapport qui lui a été présenté le 3 septembre et signé par huit inspecteurs, membres du syndicat, sans qu'ils fassent état de leur qualité de membre. Ils se sont présentés à M. Thatcher, directeur de la Direction de la qualité, et lui ont soumis cela. Dans le document en question et au cours de l'entretien qu'il a eu le 7 septembre, on n'a jamais laissé entendre que la sécurité des appareils puisse être en aucune façon compromise.

D'autres réunions sont prévues. Les questions soulevées doivent être résolues. Ce n'est pas parce qu'elles n'ont pas directement trait à la sécurité qu'il ne faut pas les examiner. Elles seront étudiées, comme vous l'avez demandé. J'ai ensuite rencontré hier soir tard M. Norberg, et il s'occupera de l'affaire aussi vite que possible.

M. McKenzie: Il semble donc que nous avancions un peu.

M. Pratte: De plus, en réponse à une autre question posée mardi après-midi à propos de la sécurité, nous avons pu réunir certaines statistiques. Comme vous avez fait allusion mardi soir à une publication dans laquelle, je crois, on disait que le Canada arrivait au huitième rang mondial en matière de sécurité, il est juste de dire que ces statistiques—et je pense qu'on l'a dit mardi soir—concernent le Canada en général et non pas seulement Air Canada.

M. McKenzie: Oui, c'était indiqué.

M. Pratte: D'après nous, ces chiffres comprennent tous les appareils utilisés par des lignes aériennes commerciales de tous types de tailles, sauf les petits appareils de moins de 12,500 livres.

Une voix: Je suis désolé, je n'ai pas suivi. Pourriez-vous répéter?

M. Pratte: Oui. Les statistiques selon lesquelles le Canada arrive au huitième rang mondial en matière de sécurité concernent l'ensemble du Canada et non pas seulement Air Canada. D'après nous, ces chiffres tiennent compte de tous les appareils de tous genres et de toutes tailles utilisés par les lignes commerciales, à l'exception des petits appareils de moins de 12,500 livres.

Je veux simplement faire remarquer cela, car, à mon avis, cela ne s'applique pas du tout au tableau de sécurité d'Air Canada.

[*Text*]

• 1050

For our own record, both on a comparative basis and internally, we have taken the 10-year record of airline fatal accidents and passenger fatalities covering the period 1963 to 1972. We have measured this against the accident rate per 100,000 aircraft hours flown.

Mr. McKenzie: Maybe you could present that information . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, let Mr. Pratte finish reading.

Mr. Pratte: The world data we have used cover all scheduled airline services in the world and come from data published by the International Civil Aviation Organization. The data with regard to the United States cover all licensed commercial carriers and come from the United States National Transportation Board. They are on this basis:

> The world average accident rate over the 10-year period is .030. The U.S. average accident rate is .18 and the Air Canada average accident rate is .17.

We can turn now to the record within the company over the last four or five years, and quote only two or three examples. We mentioned on Tuesday that we keep a careful record not only of accidents but of all incidents which may have an indirect or potential bearing on safety. We make investigations and report to the Ministry of Transport, which also makes investigations.

Mr. McKenzie: This will all be proved when, like I have asked . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, the Chair has been lenient with you. Let Mr. Pratte answer the question.

Mr. Pratte: In this connection we watch the incidents where there is a potential risk possibility which merits investigation, really to prevent a possible future accident, even though no direct safety risk may be involved at the time. Mr. Baldwin on Tuesday quoted figures, namely that in 1969 we had 676 of these, a relatively small number given the total size of the airline. In 1972 we had 436, I think that those, what we call incidents, were reported as being accidents by some of the press, and I would like to make the correction.

Another category we watch is described as minor aircraft accidents. Those are small-aircraft accidents that nevertheless need to be looked into. An example of that would be a wing tip brushing against something while taxiing on the ramp, or something resulting from temporary airborne turbulence. Here again the total number is small when related to the size of the airline. In 1969 we had 89. In 1972 we had 29.

Reference was also made to ground accidents which relate primarily to ground equipment, ground vehicles, and tow-trucks. I would like to say that in spite of the growth of the airline, we have had a fairly constant record, which does not mean to say that we should not improve. In 1968 there were 162 of these, 141 in 1969, and 150 in 1972.

[*Interpretation*]

De notre côté, comparativement parlant et en ce qui nous concerne personnellement, nous avons dressé un tableau des accidents aériens fatals et des décès des passagers sur une période de 10 ans, entre 1963 et 1972. Nous avons mesuré en fonction du taux d'accidents par 100,000 heures de vol.

M. McKenzie: Peut-être pourriez-vous nous donner ces informations . . .

Le président: Monsieur McKenzie, veuillez laisser M. Pratte poursuivre.

M. Pratte: Les données mondiales que nous avons utilisées couvrent tous les services aériens prévus dans le monde et ont été retirées des statistiques publiées par l'Organisation internationale de l'aviation civile. Les données sur les États-Unis couvrent tous les transporteurs commerciaux licenciés e, viennent du *United States National Transportation Board.* Voici comment elles sont calculées.

> La moyenne mondiale du taux d'accidents sur cette période de 10 ans est de 0,030, La moyenne aux États-Unis est de 0,18 et la moyenne d'Air Canada, de 0,17.

Nous pouvons maintenant revenir au tableau interne de la compagnie au cours des 4 ou 5 dernières années, et je ne vous donne que deux ou trois exemples. Nous avons indiqué mardi que nous établissions un tableau sérieux non seulement des accidents, mais de tous les incidents qui peuvent avoir des répercussions indirectes ou éventuelles sur la sécurité. Nous poursuivons des enquêtes et faisons rapport au ministère des Transports qui, de son côté, mème certaines enquêtes.

M. McKenzie: Tout cela sera prouvé lorsque, comme je l'ai demandé . . .

Le président: Monsieur McKenzie, la présidence s'est montrée tolérante à votre égard. Permettez à M. Pratte de répondre à la question.

M. Pratte: A ce propos, nous examinons les incidents où il aurait un risque éventuel qui mérite enquête, en fait pour prévenir tout accident à venir, même si la sécurité n'est pas directement compromise alors. Mardi M. Baldwin a cité certains chiffres, notamment qu'en 1969 nous en avions 676, ce qui est un chiffre relativement faible si on le compare à l'importance de la ligne aérienne. En 1972 nous en avons eu 436. Je pense que ces cas, ce que nous appelons des incidents, ont été qualifiés d'accidents par certains organes de la presse, et j'aimerais apporter cette correction.

Nous examinons également une autre catégorie, celle des accidents de petits appareils. Ce n'est pas parce qu'il s'agit de petits appareils qu'il ne faut pas faire enquête. On pourrait citer comme exemple le bout d'une aile qui éraflerait quelque chose en se déplaçant sur la rampe, ou un incident résultant d'une turbulence aéroportée temporaire. Là encore le nombre total est faible si on le compare à la taille de notre compagnie. En 1969 nous en avons eu 89, en 1972, 29.

On a également parlé des accidents au sol qui ont essentiellement trait au matériel, au sol, aux véhicules roulants et aux camions-remorques. Je voudrais dire que malgré la croissance de notre compagnie, les chiffres sont restés constants, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas que nous apportions d'améliorations. En 1968 il y en a eu 162; en 1969, 141; en 1972, 150.

[*Texte*]

As I mentioned, insurance could be an indication of how our safety record is viewed by the outside world. Our insurance rates compare favourably with United States runs of our size and are better than foreign-based carriers. We know this by checking quotations in the market. Our haul insurance rate since December 1970 has dropped from 1.09 per cent to .66 per cent after refunds of profit commission. That is 40 per cent, and it is about the same thing with legal liability insurance rates.

As for the ground facilities, our property all-risk rate covering buildings and equipment has been reduced by between 8 per cent and 9 per cent. We have just obtained a 25 per cent reduction for good experience.

I am not suggesting that all of these insurance rate reductions are due only to our safety records, because certainly the forces of the market play a role. But what I am suggesting is that if you take all of that together, this I think proves that we are running a very safe airline indeed.

• 1055

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, could I ask a brief supplementary to help clear up the point raised by Mr. McKenzie? I think Mr. Pratte will appreciate the question, too.

Can he investigate if, in fact, at the local level, the management level across the country, complaints have been made by load agents about load factors influencing safety factors? If they have been made and documented, why has the corporate head of Air Canada not been made aware of them? Can he check the veracity of that statement and have it reported to the Committee Chairman so that we can be properly informed?

Mr. Pratte: I will definitely do that.

Mr. Lundrigan: I think he will find that there have been, and it is surprising that he is not aware of it. Perhaps this point occurred at middle management.

Mr. McKenzie: It is in the CALEA Report. They are concerned about the load figures and they have made these representations.

The Chairman: Mr. McKenzie, because of the length of the answer I will allow you one more question.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, could I ask a supplementary question here with respect to the accident reports? I would ask Mr. Pratte if he would care to take it upon himself to have a doctor visit my home and examine my wife with respect to an accident that took place two weeks ago last Sunday. She will have the scars to prove it and the . . .

The Chairman: Was this an accident with Air Canada?

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): . . . unqualified support that Air Canada did nothing about it. I ask you to send a doctor to my home.

[*Interprétation*]

Comme je l'ai dit, une bonne indication de ce que l'extérieur pense de notre tableau de sécurité peut-être donnée par nos assurances. Nos taux d'assurance se compare favorablement avec ceux des compagnies de notre taille aux États-Unis et sont meilleurs que ceux des transporteurs étrangers. Nous avons vérifiés ces chiffres sur la marché. Depuis 1970 notre taux d'assurance est baissé de 1.09 p. 100 à 0.66 p. 100 après les remboursements des commissions sur les bénéfices. C'est-à-dire de 40 p. 100, et c'est à peu près la même chose pour les taux d'assurance de responsabilité civile.

En ce qui concerne le matériel au sol, notre taux d'assurance tous risques pour dommage matériel, couvre le bâtiment et le matériel, a été réduit de 8 et 9 p. 100. Nous venons d'obtenir une réduction de 25 p. 100 en raison de notre conduite passée.

Je ne prétends pas que toutes ces réductions de taux d'assurance soient uniquement dues à notre tableau de sécurité, car il est certain que les forces du marché jouent également un rôle. Mais si l'on prend tout cela ensemble, cela prouve à mon avis que notre ligne est vraiment très sûre.

M. Lundrigan: Monsieur le président, puis-je vous poser une rapide question supplémentaire afin d'éclaircir le point soulevé par M. McKenzie? Je pense que M. Pratte appréciera également cette question.

Peut-il chercher à savoir si, en fait, au niveau local, au niveau de la direction dans tout le pays, les agents de charge ont porté plainte à propos des facteurs de charge qui influaient sur les facteurs de sécurité? S'il y a eu des plaintes et qu'elles étaient documentées, pourquoi le directeur d'Air Canada n'en a-t-il pas eu connaissance? Peut-il vérifier l'exactitude de cette déclaration et en faire rapport au président du Comité pour que nous ayons des données exactes?

M. Pratte: Certainement.

M. Lundrigan: Je pense qu'il s'apercevra qu'il y en a eu et il est surprenant qu'il ne soit pas au courant. Peut-être que cela s'est passé au niveau des cadres intermédiaires.

M. McKenzie: C'est dans le rapport CALEA. On s'inquiète des chiffres de charge et c'est pourquoi ces instances ont été faites.

Le président: Monsieur McKenzie, étant donné la longueur de la réponse, je vais vous permettre de poser une autre question seulement.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire à propos des rapports d'accident? Je demanderais à M. Pratte s'il voudrait bien s'assurer qu'un docteur vienne chez moi examiner ma femme qui a eu un accident il y a eu deux semaines dimanche. Ses cicatrices pourront le prouver . . .

Le président: Cet accident est-il survenu avec Air Canada?

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): . . . et prouveront qu'Air Canada n'a rien fait à ce propos. Je vous demande d'envoyer un docteur chez moi.

[*Text*]

The Chairman: Mr. MacInnis, if anybody . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Mr. Chairman, I get sick and tired of listening to this hogwash about the concern of Air Canada when I can tell them to go to my own home and see the proof otherwise.

The Chairman: Mr. MacInnis, if someone in your own home was injured in an Air Canada accident, you are perfectly within your rights to take action against Air Canada in the courts.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): So, a member of Parliament sues a Crown corporation, Mr. Chairman.

The Chairman: I would not think that would hold you back at all.

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): I have already spent thousands of dollars in court . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, one more question.

Mr. McKenzie: We want the audits produced for 1972. I have requested that twice and I have information that letters have been sent to the Ministers of Labour and Transport in regard to troubles at the power shop. I also have documents on the complaints in the power shop. I just want it on the record that we know of at least three documents coming from individuals and unions in regard to complaints about safety at Dorval. I want to make that perfectly clear. There are documents that have been presented to management and this afternoon we can get deeper into it. I will read the power shop complaints.

Mr. Pratte: I know that the union has complained about the power shop. Mr. Pitchford has complained to me about the power plant shop. He has never complained to me about anything in the power-plant shop that had to do with safety, though. What he was complaining about had to do with the fact that there was no window in the power-plant shop and that is the only complaint that he has made to me on that facility. As a matter of fact, I have spoken to Mr. Pitchford about your general area of complaints and he has told me that . . .

Mr. McKenzie: It is not my general area of complaints. The employees have come to a member of Parliament with these complaints because they are not getting anywhere with management. I will go into the details this afternoon in my other 10 minutes. It has nothing to do with windows.

The Chairman: Fine, Mr. McKenzie. Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman. All we have been hearing in the last three meetings, and starting off today, are continual complaints about Air Canada. I think we can say that the record of Air Canada's performance has been above average. I cannot understand why responsible people are continually trying to degrade a service that is about second to none.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, on a question of privilege. Perhaps the question of privilege will serve notice . . .

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur MacInnis, si quelqu'un . . .

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Monsieur le président, j'en ai assez d'écouter tous ces blablablas à propos des préoccupations d'Air Canada, alors que je peux demander qu'on vienne chez moi et constater la preuve du contraire.

Le président: Monsieur MacInnis, si l'un des vôtres a été blessé dans un accident d'Air Canada, vous avez tout à fait droit de porter plainte contre Air Canada devant les tribunaux.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): Ainsi, un député va poursuivre une société de la Couronne, monsieur le président.

Le président: Je ne pense pas que cela puisse vous gêner en aucune façon.

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'ai déjà dépensé des milliers de dollars en cour.

Le président: Monsieur McKenzie, une seule question encore.

M. McKenzie: Nous voudrions que des vérifications nous soient montrées pour 1972. J'ai demandé cela deux fois et je sais que des lettres ont été envoyées aux ministres du Travail et des Transports à propos d'ennuis à l'atelier générateur. J'ai également des documents sur les plaintes de ces ateliers. Je voudrais seulement que l'on prenne note que nous savons qu'il existe au moins trois documents rédigés par des particuliers et des syndicats à propos de plaintes portant sur la sécurité à Dorval. Je voudrais que cela soit parfaitement clair. Certains documents ont été présentés à la direction et cet après-midi nous pourrions approfondir la question. Je lirai les plaintes concernant cet atelier.

M. Pratte: Je sais que le syndicat a porté plainte. M. Pitchford s'est plaint à moi. Il ne s'est jamais plaint de quoi que ce soit qui ait trait à la sécurité. Ce qu'il disait, c'est qu'il n'y avait pas de fenêtre dans cet atelier et c'est tout ce qu'il a dit à ce propos. En fait, j'ai parlé à M. Pitchford de ce dont vous vous plaignez en général et il m'a répondu que . . .

M. McKenzie: Ce n'est pas là l'essentiel de mes plaintes. Les employés ont déposé ces plaintes devant un député parce qu'ils n'obtiennent rien de la direction. Je vais entrer dans les détails cet après-midi en utilisant mes autres 10 minutes. Cela n'a rien à voir avec les fenêtres.

Le président: C'est bien, monsieur McKenzie. Monsieur Campbell.

M. Campbell: Merci, monsieur le président. Tout ce dont on nous a parlé aux trois dernières réunions, et à commencer par aujourd'hui, ce sont des plaintes sur Air Canada. Je pense que nous pouvons dire que les tableaux des résultats d'Air Canada sont supérieurs à la moyenne. Je ne comprends pas comment des gens avisés peuvent essayer de continuellement critiquer un service qui n'a à peu près pas d'égal.

M. Lundrigan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Peut-être que cela . . .

[*Texte*]

The Chairman: Excuse me, did you have a question to the Chair or a point of order?

• 1100

Mr. Lundrigan: Yes, Mr. Chairman, a fairly serious question of privilege, and with no disrespect to Mr. Campbell, who has been a *bona fide* member of our Committee and the House of Commons. All of us on this side of the House respect him, but we cannot allow members across the way to continue to point fingers at members of Parliament who have before us a Crown corporation with such a major responsibility for the travelling public and their employees. We feel it incumbent on us to ask questions. Some of them are questions to which we do not know the answers. And some, by asking the questions, might leave certain inferences which are not intended. But we cannot shirk our public responsibility to the people of this country on a matter of this magnitude. I think Mr. Campbell and others should not try to interpret our questions as being irresponsible, and this is the inference he has made today. We have to stand up against that kind of accusation.

We have had Mr. Pratte before us for the second day in two and one-half years. Perhaps that is one of the major reasons there is such a backlog, build-up and reservoir of complaints being put before him. Right now I personally could ask Mr. Pratte enough questions to keep him two days, to get to the bottom of some of the stuff that I am aware of as a member of Parliament. Consequently, I think Mr. Pratte welcomes the chance of being exposed, as he is, to some of the problems in the various elements of his operation—because I think we are giving Mr. Pratte more of an education than he has received from his management in the last two and one-half years. So do not point fingers across the way at us for sticking up for the public's responsibility, please.

Mr. McKenzie: On that same question of privilege, Mr. Chairman, I just want to point out it was a member of the Liberal Party that brought up this safety question and that is why we are into into it to the extent we are.

The Chairman: I know how sensitive you Conservatives are to a little bit of criticism and the Chair acknowledges that, but I think we should go ahead and hear Mr. Campbell.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I think you had better acknowledge, if we are going to have a decent day in Parliament, that we have a point of view here which ought to be recognized by the Chair, that we have a public responsibility, we are not harrassing the President or the Chairman, and I think the Chairman welcomes a chance of our exposing to him some of the problems we have. He has not complained so far. Why are the Liberals doing all the complaining?

The Chairman: I fully acknowledge the duty of a member of Parliament. This is the whole purpose of our being here and the whole purpose of this Committee—to bring to Air Canada some of the problems that have come to a member of Parliament in respect of a Crown corporation.

[*Interprétation*]

Le président: Excusez-moi, voulez-vous poser une question à la présidence ou invoquer le Règlement?

M. Lundrigan: Oui, monsieur le président, il s'agit d'un rappel au Règlement assez sérieux, et sans vouloir manquer de respect à l'égard de M. Campbell, qui est un fidèle membre de notre Comité et de la Chambre, que notre parti respecte, nous ne pouvons permettre aux députés du gouvernement de continuer à montrer du doigt les députés devant qui comparaît une société de la Couronne, qui a une telle responsabilité envers le public des voyageurs et envers ses employés. Nous pensons que nous devons poser des questions. Nous ne connaissons pas les réponses à toutes ces questions. Pour certaines de ces questions, nous n'avons pas de réponse. D'autres questions pourraient mener à certaines conclusions non souhaitées. Cependant, nous ne pouvons éviter de faire face à nos responsabilités, étant donné l'importance du problème. Je ne pense pas que M. Campbell, ou qui que ce soit d'autre, ne devrait pas interpréter nos questions comme légères; c'est cependant ce qu'il a laissé entendre aujourd'hui. Nous nous devons de réfuter de telles accusations.

C'est aujourd'hui la deuxième journée pendant laquelle nous pouvons poser des questions à M. Pratte, depuis deux ans et demi. C'est peut-être là une des raisons essentielles des retards accumulés et du nombre important de plaintes qui lui ont été transmises. Je pourrais moi-même poser à M. Pratte suffisamment de questions pour le retenir pendant deux jours, si je voulais vraiment examiner à fond les problèmes que je me dois d'examiner. En conséquence, je pense que M. Pratte est très heureux d'avoir la possibilité d'analyser avec nous certains des problèmes qui le concernent, et je pense que nous faisons avec lui un travail plus positif que ne l'a fait l'ensemble de ses directeurs pendant ces deux dernières années et demie. Vous n'avez donc aucune raison de nous accuser de cette manière.

M. McKenzie: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque au sujet de cette même question de privilège. J'étais moi-même membre du parti libéral qui a soulevé cette question de sécurité, ce qui est sans doute l'une des raisons pour lesquelles nous l'analysons aussi sérieusement.

Le président: Je comprends très bien que les membres du parti conservateur soient très sensibles à toutes les critiques, mais je pense que nous devrions poursuivre et entendre M. Campbell.

M. Lundrigan: Monsieur le président, si nous voulons ne pas perdre notre temps aujourd'hui, je pense que vous feriez bien de reconnaître que notre point de vue est valable, que nous avons des responsabilités à respecter et que nous n'avons absolument pas l'intention de harceler le président d'Air Canada; au contraire, je suis certain qu'il est très heureux d'entendre notre point de vue sur certains problèmes. Il ne s'est pas encore plaint à ce sujet. Pourquoi est-ce toujours les libéraux qui se plaignent?

Le président: Je reconnais parfaitement que tout député a certains devoirs; c'est précisément la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui et l'unique objectif du Comité est de transmettre à Air Canada certains des problèmes que les députés ont pu saisir à son sujet.

[*Text*]

Mr. Lundrigan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Campbell: To proceed to questioning of a different nature, Mr. Pratte, there has been some question about the quality of service offered by stewardesses and stewards on your lines because of the different qualifications that are required for them that came into effect several years ago. You have apparently lowered the qualifications for employment. Was this because you were finding it difficult to obtain the personnel?

Mr. Pratte: I think we have done quite the reverse, sir, of what you have described. We are becoming much more difficult in our selection process, much more choosy. To give you an indication, this year we are going to hire 1,000 flight attendants and in order to hire 1,00 flight attendants we are going to interview 25,000 applicants. So only one in twenty-five is going to be selected.

I do not know of any reduction in the standard. I think Mr. Baldwin might supply something on that.

Mr. Campbell: I know at one time you had to be a nurse or something to be a stewardess.

Mr. Baldwin: I thought you were referring to the fact that we now accept married women, when we did not before.

Mr. Mackasey: If my wife is listening, that is not lowering standards but making them higher.

Mr. Pratte: If you are referring to several years ago, that is right because originally, I think only registered nurses were accepted. I think that has been gone for many years.

Mr. Campbell: Are you still handling airport security where it concerns Air Canada, or has that now been turned over to the RCMP or, being handled by government?

• 1105

Mr. Pratte: No, we are still doing it, paying for it. We hope to be able to recover the cost from the government. At the present time we still have these agencies doing the screening for us and we are hiring them.

Mr. Campbell: I have noticed ads in the local newspapers about RCMP requesting personnel to do this type of work. Are you gradually phasing out this security system?

Mr. Pratte: No. In order to do this thing properly there needs to be some RCMP back-up. They do not actually do the screening themselves. If there is a need for some constables then the constable happens to be an RCMP man. I think the advertisements you have seen might be advertisements in order to recruit some of these people. Undoubtedly, they need some more manpower in order to provide the back-up that is necessary. Until now there has been no transfer of the actual check responsibilities from the airlines to the RCMP.

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: Merci, monsieur le président.

M. Campbell: Pour changer de sujet, monsieur Pratte, j'aimerais vous poser certaines questions au sujet de la qualité des services offerts par vos hôtesses de l'air et stewards; il semblerait que ces services soient remis en question du fait des qualifications différentes exigées du personnel depuis plusieurs années. En effet, il semblerait que les exigences soient aujourd'hui moins sévères. Ce changement a-t-il été causé par une certaine difficulté à trouver du personnel?

M. Pratte: En fait, je pense que nous avons fait tout le contraire. Notre processus de sélection est beaucoup plus sévère actuellement. Par exemple, nous allons engager cette année 1,000 hôtesses et stewards et, pour cela, nous allons avoir des entrevues avec 25,000 candidats. Nous n'en prendrons donc qu'un sur 25.

Je n'ai connaissance d'aucune diminution de nos normes de service. M. Baldwin a peut-être quelque chose à ajouter à ce sujet.

M. Campbell: Il me semble qu'à une certaine époque il fallait être infirmière, ou quelque chose de ce genre, pour devenir hôtesse de l'air.

M. Baldwin: Vous voulez peut-être parler du fait que nous acceptons maintenant des femmes mariées, ce qui ne se faisait pas auparavant.

M. Mackasey: Comme ma femme écoute peut-être, je dirai que ceci contribue plutôt à relever les normes.

M. Pratte: Il est vrai qu'il y a quelques années, seules des infirmières reconnues étaient acceptées. Je pense cependant que ce système a été abandonné il y a longtemps.

M. Campbell: Êtes-vous toujours responsable de la sécurité des aéroports lorsqu'elle concerne Air Canada ou celle-ci relève-t-elle de la Gendarmerie royale ou du gouvernement?

M. Pratte: Non, nous nous en occupons toujours et nous payons pour cela. Nous espérons récupérer les frais auprès du gouvernement. A l'heure actuelle, nous avons toujours notre propre personnel spécialisé dans ce domaine du contrôle.

M. Campbell: J'ai remarqué que la Gendarmerie royale a mis des annonces dans certains journaux locaux demandant du personnel pour ce genre de travail. Votre système de sécurité est-il graduellement supprimé?

M. Pratte: Non. Pour que ceci soit fait de manière correcte, nous devons avoir le soutien de la Gendarmerie royale. Ce n'est cependant pas elle qui est responsable des vérifications. Si nous avons parfois besoin de certains gendarmes, il est évident qu'ils viendront de la Gendarmerie royale. Les annonces que vous avez vues dans certains journaux visaient peut-être à engager du personnel pour cela. Il est évident que la Gendarmerie royale aura besoin de plus de personnel si elle veut nous apporter le soutien nécessaire. Pour l'instant, cependant, aucun transfert de responsabilité n'a été effectué à la Gendarmerie royale dans ce domaine.

[*Texte*]

Also they might be recruiting some people in order to maintain the security of the airport itself and around the airport, as opposed to the security check carried out on the passengers, which is something we are doing at the present time.

Mr. Campbell: There are apparently reductions in rates for those of lower ages. I do not know the age. You are probably aware that below say 16 years old or 15 years old there is a reduction in rates; is that correct?

Mr. Pratte: This is a standby fare. This has been in effect for quite some time, a few years.

Mr. Campbell: But there is a reduction?

Mr. Pratte: Yes, there is, sir.

Mr. Campbell: As we are offering this reduction do not the youngsters have the same type of priority on flights as do other passengers?

Mr. Pratte: No. This is striotly on a standby basis. They can board the plane only if there are seats available after all the passengers with reservations have been processed and taken care of.

Mr. Campbell: In other words, sir, no consideration is given, say, to a family that is taking their children on vacation and bringing along a babysitter; they are to expect the babysitter to come down later and not form part of the family. In other words, if the husband and wife and three kids are going away and they have a babysitter, the babysitter can apparently get a rate reduction but not have the same priority as the family? If they want the same priority they have to pay the regular rate? Is that correct?

An hon. Member: That is correct.

Mr. Pratte: The youth fare is strictly standby fare. In addition there is the family fare for members of the same family. The head of the family can purchase tickets for his wife and his children and get a reduction on his wife's ticket and on his children's tickets. I do not think this applies to the babysitter the family is taking with them.

Mr. Campbell: I would just like to ponder this for another moment if you will permit me.

In this particular instance the family is going to have to say to the babysitter, who is a necessity, "Well you will have to wait until space is available before you can come down." If it is proven that this is the case, they should have the same type of priority as the family. It does not happen in all instances that every family brings a babysitter.

Mr. Pratte: If I want to take a babysitter with myfamily to have a holidy, I can make sure of that by buying a full-fare ticket. I think the idea of youth fares originated in the U.S., and we followed, because the U.S. carriers wanted to have a lower type of fares in order to permit youngsters to see the world. That was the idea behind youth fares. One has to remember that the more of these cust-rate fares one has the more others will have to pay for their fares. In effect our costs are the same. That is why the youth fares are strictly on a standby basis.

[*Interprétation*]

Il se peut également que la Gendarmerie royale recrute du personnel pour assurer la sécurité de l'aéroport lui-même, ce qui n'a rien à voir avec les contrôles de sécurité effectués pour les passagers, dont nous sommes actuellement responsables.

M. Campbell: Il semblerait qu'il y ait des réductions de tarif pour les jeunes. Je ne sais pas quelles sont les limites d'âge précises, c'est peut-être 16 ou 15 ans. Est-ce exact?

M. Pratte: Depuis quelques années, nous avons créé un tarif spécial pour les passagers en liste d'attente.

M. Campbell: Il y a donc eu une réduction?

M. Pratte: Oui.

M. Campbell: Du fait de cette réduction, les jeunes n'ont-ils pas la même priorité que les autres passagers?

M. Pratte: Non. Ils sont obligatoirement sur la liste d'attente. Ils ne peuvent donc avoir de place que s'il y a suffisamment de sièges disponibles lorsque sont passés tous les passagers ayant réservé.

M. Campbell: En d'autres termes, vous ne tenez pas compte, par exemple, d'une famille qui part en vacances avec les enfants et qui amène une gardienne d'enfants. Celle-ci peut peut-être venir plus tard et ne fait donc pas partie de la famille. Je veux dire par là que si une famille part en vacances, la gardienne d'enfants peut bénéficier d'une réduction de tarif mais n'aura pas les mêmes priorités que les membres de la famille. Si elle veut bénéficier de la même priorité, elle devra payer le tarif régulier, n'est-ce pas?

Une voix: C'est cela.

M. Pratte: Le tarif réservé aux jeunes est strictement limité à la liste d'attente. Nous avons cependant un autre tarif familial, pour les membres d'une même famille. Le chef de famille peut acheter des billets pour toute sa famille et obtenir une réduction pour sa femme et ses enfants. Je ne pense pas, cependant, que ceci s'applique à la gardienne d'enfants.

M. Campbell: J'aimerais avoir plus de détails à ce sujet, si vous le voulez bien.

Dans ce cas particulier, la famille devra donc dire à la gardienne d'enfants qu'elle doit amener: «Vous ne pourrez venir que lorsqu'il y aura de la place sur un avion.» Si c'est bien là la situation, je pense que la gardienne d'enfants devrait avoir la même priorité que les autres membres de la famille. Ce ne sont pas toutes les familles qui amènent des gardiennes d'enfants.

M. Pratte: Si une famille veut amener une gardienne d'enfants en vacances, elle peut très bien payer le plein tarif pour cette personne. Je pense que l'idée des tarifs réservés aux jeunes vient des États-Unis, car les lignes aériennes américaines voulaient leur permettre de voyager plus. Il ne faut pas oublier que plus il y aura de tarifs réduits, plus les tarifs normaux seront élevés. En effet, nos frais sont les mêmes. Voilà pourquoi les tarifs-jeunesse sont rigoureusement en fonction d'une liste d'attente.

[*Text*]

Mr. Campbell: So in other words, if they pay the regular fare, they have the same priority?

Mr. Pratte: Oh, yes.

• 1110

The Chairman: This is your last question, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: These Sun Tours. You have a $10 million contract, I understand, that is noted in the annual report. What effect will this have on regular passenger travel? A certain number of planes I am sure are put aside to handle these charter flights. Will it have any detrimental effect on the regular passenger service?

Mr. Pratte: No, because we do assign each year a certain number of airplanes full-time to charter, in addition to which, whenever an airplane is free from scheduled service and we can charter it, we charter it in order to try to make a little more money. We feel that it is our obligation to serve not only the scheduled market but the charter market. This was an effort on our part to have a whole range of products that are of interest to the consumer.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I would like to continue pursuing the line of questioning that I did last Tuesday, Mr. Pratte. Firstly perhaps for the purpose of clarification, when I questioned you about the matter of operating costs and some comparative figures with American airlines, you indicated that the operating expenses for available ton miles for the year 1972 for Air Canada were 25.88 cents and you pointed out this was somewhat higher than the comparative costs in the United States.

I notice in your annual report of 1972 on page 20 the indication there is that the operating expense per available ton mile is 24.28 cents. I am just wondering which figure is correct and, if there is a discrepancy, if that could be explained, because I think that that figure is rather enlightening. If the figure of 24.28 cents is the correct figure, then your argument of operating costs in Canada as compared to those in the United States does not really hold too much water.

Mr. Pratte: I would not be prepared to admit right now that it does not hold water. I am not prepared to give the answer yet, but I believe that the answer is that I was quoting from a table here that was prepared and the figures were adjusted to make them comparable with the data we had from U.S. carriers.

Mr. Mazankowski: In other words, are you saying that the figure of 24.28 cents as contained in the annual report of 1972 is not correct?

Mr. Pratte: No, it is not.

Mr. Mazankowski: What is the correct figure?

Mr. Pratte: I am going to give you, as soon as I can, the different components that enter into these figures, because in effect the difficulty in making comparisons is that what an airline considers as . . .

[*Interpretation*]

M. Campbell: En d'autres termes, s'ils payent le tarif régulier, les jeunes ont la même priorité?

M. Pratte: C'est juste.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Campbell.

M. Campbell: Parlons des tournées Soleil. Vous avez un contrat de 10 millions de dollars qui est noté dans le rapport annuel. Quelles en seront les répercussions pour les parcours réguliers des voyageurs? Je suis certain qu'on réserve un certain nombre d'avions pour libérer ces vols nolisés. Cette initiative se fera-t-elle au détriment du service de voyageurs régulier?

M. Pratte: Non, parce que nous consacrons chaque année un certain nombre d'avions qui font des vols nolisés à plein temps. En outre, quand un avion ne doit pas assurer un service à l'horaire et que nous pouvons l'employer à un vol nolisé, nous le faisons pour faire un peu d'argent. Nous estimons qu'il est de notre devoir de desservir non seulement le marché à horaire, mais également le marché nolisé. Nous avons fait des efforts pour offrir toute une gamme de produits qui intéressent le consommateur.

M. Campbell: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais poursuivre la série des questions que je posais mardi dernier, monsieur Pratte. En premier lieu, aux fins de précision, quand je vous ai parlé des dépenses de fonctionnement et de certains chiffres comparatifs relatifs aux compagnies aériennes américaines, vous avez indiqué que les dépenses de fonctionnement d'Air Canada en 1972, pour une tonne-mille disponible étaient de 25.88c. et vous avez signalé que ce chiffre était un peu plus élevé que les coûts comparatifs des États-Unis.

A la page 20 de votre rapport annuel de 1972, je constate que les dépenses de fonctionnement par tonne-mille disponible sont de 24.28c. Je me demande quel est le chiffre exact, et s'il existe un écart, j'aimerais obtenir des explications, car, à mon sens, ce chiffre apporte des précisions intéressantes. Si c'est le chiffre de 24.28c. qui est exact, alors votre argument concernant les dépenses de fonctionnement au Canada au regard de celles courantes aux États-Unis n'est plus tellement fondé.

M. Pratte: Je ne serais pas disposé à admettre tout de suite que mon argument n'est pas fondé. Je ne suis pas encore prêt à vous donner une réponse, mais celle que je vous ai donnée était en fait une citation tirée d'un tableau préparé sur lequel figuraient des chiffres rajustés pour qu'on puisse les comparer aux données que nous avions en mains des transporteurs américains.

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous nous dites que le chiffre de 24.28c. qui apparaît dans le rapport annuel de 1972 n'est pas exact?

M. Pratte: Non, il ne l'est pas.

M. Mazankowski: Quel est le chiffre exact?

M. Pratte: Dès que je le pourrai, je vais vous donner les diverses composantes qui ont joué dans l'établissement de ce chiffre, parce que l'établissement de comparaison pose des difficultés étant donné que ce qu'une compagnie aérienne considère comme . . .

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Well, with all due respect, Mr. Pratte, the point that I was trying to make was to establish some guideline or some yardstick upon which you measure the success or failure of your operations, and you brought in the matter of the American airlines and I am only using your figures. If the figure of 24.28 cents is correct, with the comparative figures that you had given for Eastern Airlines of 28.39 cents, United Airlines at 24.38 cents and others, this indicates that the American operating costs are relatively the same as those of your particular airline.

Mr. Pratte: I think I gave you the figure of 25.88 cents. That is correct.

Mr. Mazankowski: The annual report suggests 24.28 cents. Now which is correct?

• 1115

Mr. Pratte: They probably are both correct. I am going to tell you this afternoon, or as soon as I can, the difference in the components. If we want to make a comparison we have to ensure that we are comparing apples with apples and oranges with oranges.

Mr. Mazankowski: Well, I am using your words and your verbiage, Mr. Pratte and so I thought I was comparing apples with apples rather than apples with oranges.

It seems to me in looking further into the operations, studying the annual report and considering some of the remarks that have been given to the committee, the fact that you have some very serious problems within the airline—air labour relations, morale, frustration, lack of communication, lack of pride and incentive—I am . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, that is a statement that has yet to be proved.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect I can quote from a publication of Air Canada which indicates in headlines "We have problems and must resolve them." It is an official publication entitled *Horizons*. I am using that evidence and also the evidence of Mr. Pratte who had indicated that there were some problems and they were attempting to deal with them.

I want to get to some of the components of the problems. It appears to me, Mr. Chairman, that Air Canada is spending far too much money on the procurement of passengers and not enough money on looking after those passengers when they get them. I substantiate that by using the figures of the cost of sales and promotion; I had indicated the other day that to haul 8 million passengers in the year 1972 they spent $84 million in sales and promotion.

Delta Airlines on the other hand, hauled 18 million passengers, did $757 million worth of business and spent $75 million on sales and promotion. I could go on. I can go into administration and I only have the annual report of one airline before me. I note that Air Canada, for doing $583 million worth of business, spent $25 million for general and administrative costs.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Eh bien, en toute déférence, monsieur Pratte, je voulais en arriver à établir quelques lignes de conduite ou quelques barèmes en fonction desquels vous pouvez mesurer la réussite ou la faillite de vos activités, et vous avez soulevé la question des compagnies aériennes américaines. Après tout, je ne fais que me servir de vos chiffres. Si le chiffre de 24.28c. est exact, les chiffres comparatifs de 28.39c. que vous nous avez donnés pour *Eastern Airlines* et de 24.38c. pour *United Airlines*, et autres, prouvent que les dépenses de fonctionnement des compagnies américaines ressemblent fort à celles de votre propre compagnie aérienne.

M. Pratte: Je vous ai donné le chiffre de 25.88c. Ce dernier est exact.

M. Mazankowski: Le rapport annuel déclare 24.28c. Lequel de ces deux chiffres est exact?

M. Pratte: Les deux le sont probablement. Je vous expliquerai cet après-midi ou aussitôt que possible l'écart qui existe entre les composantes. Si nous voulons établir une comparaison, il nous faut nous assurer que nous comparons des pommes avec des pommes et des oranges avec des oranges.

M. Mazankowski: Eh bien, je me sers de vos expressions et de votre verbiage, monsieur Pratte, et j'avais l'impression de comparer des pommes avec des pommes et non pas des pommes avec des oranges.

En étudiant de plus près les activités en question et en examinant le rapport annuel ainsi que certaines interventions qui ont été faites en comité, le fait que vous ayez des difficultés sérieuses avec la compagnie aérienne, les relations de travail, le moral, la frustration, le manque de communication, le manque de fierté et de motivation, je suis . . .

M. Mackasey: Monsieur le président, voilà une affirmation qui n'a pas encore été prouvée.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en toute déférence, je puis citer une publication d'Air Canada qui indique en gros titres «Nous avons des difficultés et nous devons les résoudre.» C'est une publication officielle intitulée *Horizons*, je m'appuie sur ce témoignage et également sur celui de M. Pratte, qui a pu observer certaines difficultés qu'on essayait de régler.

Je veux avoir certains éléments des problèmes en cause. Il me semble, monsieur le président, qu'Air Canada dépense beaucoup trop à s'attirer des voyageurs et pas assez à s'en occuper une fois qu'il les a attirés. J'appuie ce que j'énonce en me servant des chiffres des dépenses de vente et de promotion; j'ai signalé l'autre jour que pour assurer 8 millions de voyageurs en 1972, la compagnie avait dépensé 84 millions de dollars en ventes et promotion.

D'un autre côté, *Delta Airlines* a transporté 18 millions de voyageurs, a fait un profit de 757 millions en affectant 75 millions aux ventes et à la promotion. Je pourrais continuer. Je puis passer à l'administration et j'ai uniquement le rapport annuel d'une seule compagnie aérienne. Je constate qu'Air Canada a dépensé 25 millions en frais généraux et administratifs pour un chiffre d'affaires de 583 millions.

[*Text*]

Delta Airlines, operating in a much more competitive market—I think you will agree with that, sir—and doing $757 million worth of business in 1972 had general and administrative costs of $22 million.

I think these figures are rather startling, Mr. Chairman, and I think this, perhaps, may have some bearing on the profit picture of Air Canada. I think this may have some bearing on the reasons why Air Canada is cutting corners in providing their employees with adequate facilities, with adequate equipment, with adequate working conditions, as well as providing adequate staff.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Mazankowski: I think we must get to the core of the problem and I believe—if I do not have my finger on it, at least I am very close—there has to be a reassessment in these two particular areas. I am wondering if the management has indicated to its people who are in contact with the customers that people who are travelling the airline must be prepared to accept long lines as a way of life.

This has been brought to our attention by the members of CALEA and other people working with the airline. If this is so, perhaps we can shave some of the sales and promotion. We are operating in a relative captive market. Perhaps we can shave the general and administrative costs and I am only throwing this out in a constructive way and not in a destructive way as some of the hon. members over there might suggest. I might add further, for their information, had the government organized its legislative program in a more satisfactory and efficient manner, we would have had Air Canada before this committee a long time ago.

An hon. Member: Hear, hear.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you made quite a speech. Perhaps you should give the chairman a chance to reply.

Mr. Pratte: You made some reference, sir, to the general and administrative expenses per dollar of revenue.

• 1120

Mr. Mazankowski: I was only using the figure of $25 million.

Mr. Pratte: And comparing it to the trunk carriers, in that respect I think we fare pretty well. We have probably been at the middle or the low end of the scale since the beginning of 1972.

Mr. Mazankowski: It all depends, Mr. Pratte, on what figures you are using. You have given me two figures today and I do not know which one is correct.

Mr. Pratte: Both are.

Mr. Mazankowski: Both are correct. So, how can we judge, as laymen of a Parliamentary committee, when you play with figures?

Mr. Pratte: I am not playing . . .

The Chairman: No, no. Just a minute, Mr. Mazankowski. Of the two figures that Mr. Pratte used, the 28 cents was used in computing Air Canada's operating expense per tone mile and he used the 25 cent figure in making a comparison between Air Canada's costs and that of other airlines. Naturally he had to take in the same components that the other airlines were taking in, and it may well have been a different figure than . . .

[*Interpretation*]

Quant à la compagnie *Delta Airlines*, elle fait affaires sur un marché beaucoup plus concurrentiel et, vous en conviendrez avec moi, monsieur, elle a fait un chiffre d'affaires de 757 millions en 1972 après avoir consacré 22 millions aux frais généraux et administratifs.

Ces chiffres sont plutôt étonnants, monsieur le président, et ils ont peut-être des répercussions sur les profits d'Air Canada. Ces chiffres peuvent expliquer les raisons pour lesquelles Air Canada mesquine un peu quand il s'agit d'assurer à ses employés les installations et le matériel adéquats, des bonnes conditions de travail et des effectifs suffisants.

Une voix: Bravo!

M. Mazankowski: Je pense qu'il faut s'attaquer au cœur du problème et, à mon sens, je dirais que si nous n'avons pas encore mis le doigt sur le bobo, je suis très près de le faire. Il faut procéder à une nouvelle évaluation dans ces deux domaines particuliers. Je me demande si la direction a fait observer au personnel en contact avec les clients que ceux qui voyagent par avion doivent être disposés à accepter le long parcours comme mode de vie.

Ce fait a été signalé à notre attention par les membres de la CALEA et d'autres membres du personnel de cette ligne aérienne. Dans un tel cas, on pourrait peut-être rogner les ventes et la promotion. Nous fonctionnons dans un marché relativement captif. On pourrait peut-être rogner les frais généraux et administratifs, et je lance cette proposition dans un but constructif et non pas destructif, ce dont pourraient m'accuser les députés de l'autre côté. J'ajouterais, pour leur gouverne, que si le gouvernement avait un peu mieux organisé son programme législatif et que s'il s'était montré plus efficace, Air Canada se serait déjà présenté devant ce Comité il y a déjà longtemps.

Une voix: Bravo!

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez prononcé tout un discours. Vous pourriez peut-être donner au président la chance de répliquer.

M. Pratte: Vous avez parlé, monsieur, des frais généraux et administratifs par dollar de revenu.

M. Mazankowski: Je ne me suis servi que du chiffre de 25 million de dollars.

M. Pratte: Nous avons une très bonne note si on compare ce chiffre aux transporteurs de grandes lignes. Nous étions depuis le début de 1972 probablement au milieu ou au bas de l'échelle.

M. Mazankowski: Monsieur Pratte, tout dépend des chiffres que nous utilisons. Vous m'avez donné deux chiffres aujourd'hui, et je ne sais pas lequel est exact.

M. Pratte: Les deux le sont.

M. Mazankowski: Les deux le sont. Donc en tant que profanes d'un comité parlementaire, comment pouvons-nous établir un jugement quand vous jouez avec les chiffres?

M. Pratte: Je ne joue pas . . .

Le président: Non. Un instant, monsieur Mazankowski. Parmi les deux chiffres de M. Pratte, celui de 28c. a servi à calculer les dépenses de fonctionnement d'Air Canada par tonne-mille et celui de 25c. a servi de point de comparaison entre les frais d'Air Canada et ceux des autres compagnies aériennes. Bien sûr, il a dû tenir compte de certains éléments qui entrent en cause dans d'autres lignes aériennes et il se peut que le chiffre ait été tout autre que . . .

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: I am only quoting from the evidence that I have before me. I will read it to you, Mr. Chairman, so that you will understand.

The Chairman: I can quite easily understand why . . .

Mr. Mazankowski: I want to put this on the record because I think it is very significant and very important. At page 21-77 Mr, Pratte stated . . .

The Chairman: Of what?

Mr. Mazankowski: Of the proceedings of the Transport and Communications Committee, Issue No. 21.

The Chairman: All right.

Mr. Mazankowski: Mr. Pratte indicated when comparing Air Canada with United States carriers:

> . . . our operating expenses for available ton-mile for the year 1972 were 25.88 cents . . .

I want to point out, Mr. Chairman . . .

The Chairman: That is comparing them with other lines.

Mr. Mazankowski: I did not draw any conclusions. I simply asked Mr. Pratte to clarify and explain it. I want to make that abundantly clear. The comparative figure on page 20 of the Annual Report shows operating expenses available ton mile as 24.28 cents. I am not an expert in the airline history; Mr. Pratte is. I asked that question simply for purposes of clarification and information.

Mr. Pratte: The other point I would like to clarify, sir, is that when you were referring to sales and promotion expenses I think you mentioned the figure of $84.2 million. That amount includes salaries, wages and benefits of personnel assigned to sales functions.

Mr. Mazankowski: I asked Mr. Chairman for that information and I asked that a breakdown of it be tabled. I hope the Chairman will provide me with that information.

I would now like to go on to another point. I see in the *Globe and Mail* that Air Canada and Pan Am have a lovely little promotion gimmick to Hawaii. I wonder what the arrangement is? Is Pan Am paying for part of the advertising? Is Air Canada picking up the bulk of it? What is the deal with a promotional item like that? I thought we were encouraging more travel in Canada. It is rather startling to see Air Canada cuddling up to an American airline in a promotional package like this. I think it would be very interesting if the Committee could have the details of that particular program that was advertised in the *Globe and Mail.*

The Chairman: That was your last question, Mr. Mazankowski.

Mr. Pratte: I am not prepared to give you the details of the financial arrangements with Pan Am, but I do not think it is too startling to see one airline establishing a marketing program with another airline.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Je cite à partir du témoignage que j'ai sous les yeux. Je vais vous en faire lecture, monsieur le président, pour que vous compreniez.

Le président: Je n'ai pas de mal à comprendre pourquoi . . .

M. Mazankowski: Je veux que cela soit consigné au compte rendu, car, à mon sens, ces données sont très importantes et riches de signification. Aux pages 21-77, M. Pratte déclare . . .

Le président: Pages de quoi?

M. Mazankowski: Des procès-verbaux et témoignages du Comité des transports et communications, fascicule 21.

Le président: Bon.

M. Mazankowski: M. Pratte signale, quand il compare Air Canada aux transporteurs américains:

> Nos dépenses de fonctionnement par tonne-mille disponible pour l'année 1972 étaient de 25.88c . . .

Je veux signaler, monsieur le président . . .

Le président: Vous les comparez à celles de l'autre ligne.

M. Mazankowski: Je n'ai pas tiré de conclusions. J'ai simplement demandé à M. Pratte d'apporter des précisions et de nous donner des explications. Je veux que cela soit absolument clair. Les chiffres comparatifs qui figurent à la page 20 du rapport annuel donnent un 24.28c. comme dépenses de fonctionnement par tonne-mille disponible. Je ne suis pas un spécialiste de l'industrie aérienne, contrairement à M. Pratte. J'ai posé cette question pour obtenir des précisions et des renseignements.

M. Pratte: J'aimerais préciser un autre point, monsieur, qui a trait à vos références aux dépenses affectées aux ventes et à la promotion. Je pense que vous avez mentionné le chiffre de 84.2 millions de dollars. Ce chiffre englobe les traitements, les salaires et les avantages du personnel affecté aux fonctions de vente.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ai demandé ce renseignement et j'ai également demandé une ventilation que je voudrais voir déposée. J'espère que le président va me fournir ces renseignements.

J'aimerais maintenant aborder une autre question. Je constate dans le *Globe and Mail* qu'Air Canada et Pan Am on un joli système de promotion à Hawaï. En vertu de quelle entente? Pan Am défraie-t-il une partie des frais de publicité? Air Canada assume-t-il la totalité du fardeau financier? Quelle est l'entente conclue pour un article de promotion comme celui-ci? Je croyais qu'on encourageait davantage les voyages au Canada. Il est pour le moins étonnant de voir Air Canada minoucher une ligne américaine dans un ensemble de promotion de cet ordre. Il serait très intéressant que le Comité obtienne une analyse circonstanciée de ce programme particulier qui a été publié dans le *Globe and Mail.*

Le président: C'était votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Pratte: Je ne suis pas prêt à vous donner les détails des ententes financières conclues avec Pan Am, mais je ne sache pas qu'il soit si extraordinaire qu'une ligne aérienne établisse un programme de commercialisation avec une autre.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Could you not do it with CP Air?

Mr. Pratte: No. I do not suppose they would want to do it.

Mr. Mazankowski: Have you asked them?

Mr. Pratte: No, but they did not ask us when they established an American airline program to fly from Toronto to Los Angeles and from Los Angeles to Vancouver three or four years ago. They advertised that. That is just competition.

Mr. Mazankowski: Who initiated this particular program, Air Canada or Pan Am?

Mr. Pratte: We did, sure. yes, we did. We had conversations with Pan Am because we felt it was a desirable program. As a matter of fact, it has been quite successful. This does not mean to say that we are not encouraging travel within Canada. In my view I do not think that is a fair assumption.

Mr. Mazankowski: In any event, Mr. Chairman, I hope the Chairman will table the information he promised to table at the last Committee meeting with respect to the breakdown of sales and promotions . . .

The Chairman: The Chair will certainly do its best to accommodate you as best it can, Mr. Mazankowski. Mr. Mackasey.

Mr. Lundrigan: On a point of order. In fairness to Mr. Pratte, Mr. Mazankowski has made a significant observation—if not a charge—that the administrative costs and sales and promotion costs are out of line with those of other airlines that he mentioned, and that that might be a basic reason for much of the morale problem and the problem within his group, and also the cutback in the public service.

• 1125

I think he should answer and be given the right to answer that particular charge some time before the day is out.

Secondly, I raise with you the question, if the people of another country can place their President in a position to divulge information pertaining to the best interests of their country—I am talking about the Watergate situation—certainly there must be some way we can have Air Canada give us some parameters of deals such as the one Mr. Mazankowski has raised. I do not think the argument that there is a competitive business where you might be giving away certain tricks of the trade is a justifiable reason to withhold all the information.

Mr. Guay (St-Boniface): If you are going to listen to questions of privilege like this . . .

The Chairman: I think he was just through.

Mr. Guay (St.Boniface): I like Mr. Lundrigan, but with every speaker so far he has been on questions of privilege, and I certainly can do the same thing.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Ne pourriez-vous pas le faire avec CP Air?

M. Pratte: Non. Les dirigeants de cette société refuseraient un tel marché, je suppose.

M. Mazankowski: Vous leur avez demandé?

M. Pratte: Non, mais ils ne nous ont pas invités quand ils ont établi un programme de ligne américaine pour assurer le vol de Toronto à Los Angeles et de Los Angleles à Vancouver, il y a trois ou quatre ans. On a fait cette publicité. Il ne s'agit que de pure concurrence.

M. Mazankowski: Qui a lancé ce programme particulier, Air Canada ou Pan Am?

M. Pratte: Nous, bien sûr. Nous avons échangé des conversations avec Pan Am, car ce programme à notre sens était souhaitable. En fait, il a fort bien réussi. Cela ne veut pas dire que nous n'encouragions pas les voyages au Canada. A mon sens, je ne crois pas que cette allégation soit juste.

M. Mazankowski: De toute façon, monsieur le président, j'espère que le président va déposer les renseignements qu'il a promis lors de la dernière réunion du Comité en ce qui concerne la ventilation des ventes et de la promotion . . .

Le président: Le président fera de son mieux pour vous accommoder, monsieur Mazankowski. Monsieur Mackasey.

M. Lundrigan: J'invoque le Règlement. En toute justice pour M. Pratte, M. Mazankowski a fait une constatation bien significative, sinon une accusation, selon laquelle les frais d'administration, de ventes et de promotion, ne coïncident aucunement avec ceux des autres lignes aériennes qu'il a mentionnées, et que ce serait peut-être là la raison fondamentale du problème du moral et de tous les autres problèmes dans ce groupe, de même que des réductions dans le service public.

J'estime qu'il devrait avoir l'occasion de répondre avant la fin de la journée.

Deuxièmement, si les Américains peuvent obliger leur président à divulguer des renseignements touchant l'intérêt de leur pays, et je fais allusion au scandale du Watergate, il doit y avoir moyen d'obtenir d'Air Canada des renseignements sur la façon dont ses affaires ont été traitées. Le fait qu'il s'agit d'un secteur concurrentiel où on risque donc de divulguer le secret professionnel n'est pas une raison suffisante pour ne pas donner ces renseignements.

M. Guay (Saint-Boniface): Si vous allez écouter des questions de privilège comme celle-ci . . .

Le président: Je crois qu'il a fini.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aime bien M. Lundrigan, mais il ne fait que poser des questions de privilège et je pourrais en faire autant.

[*Texte*]

Mr. Lundrigan: Perhaps you should be raising some of these questions of privilege.

The Chairman: Mr. Lundrigan, I am certain that Mr. Pratte and Air Canada will comply with the wishes of the Committee. If you seek certain information and are not satisfied with the manner in which you are given it, there are other avenues you can use.

Mr. Lundrigan: What other avenues? Tell me, please.

I am saying that first, he should be given the right. I am protecting Mr. Pratte and having him answer the charge made by Mr. Mazankowski. Secondly, I am asking that the Committee be protected from having the Chairman or anybody else withhold information. There must be some information he can give us.

The Chairman: There is nobody withholding any information, Mr. Lundrigan. They are answering the questions to the best of their ability. There is another avenue you can take. If you want specific information, you can move a motion demanding that specific information, and the Committee will support it.

Mr. Lundrigan: In that case, I will make such a motion.

The Chairman: The next time I recognize you for your turn, you can do what you like. Mr. Mackasey is the next questioner.

Mr. Guay (St. Boniface): Just a moment. On the same point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay, on a point of order.

Mr. Guay (St. Boniface): I too feel the same as Mr. Lundrigan. But I feel that it is unnecessary for us to repeat what the previous speaker said. I think Mr. Mazankowski very clearly outlined what he had in mind, and I give him full credit for it.

I also would like to have Air Canada answer all the questions. But I feel we are losing our time by you allowing all these various members to use points of order and questions of privilege for repetition purposes.

The Chairman: Right. I agree with you. Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Lundrigan wants to say some more.

Mr. Lundrigan: I do not want to say any more.

The Chairman: Mr. Lundrigan, what are you speaking on? A point of order?

Mr. Lundrigan: I am saying in answer to the charge made by Mr. Guay . . .

The Chairman: No. The Chair cannot allow this crossfire between members. You can go out the door and discuss it if you like. But here we have a witness. You must address yourself to the witness through the Chairman. Mr. Mackasey is the next questioner.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, on a point of order.

[*Interprétation*]

M. Lundrigan: Vous feriez peut-être bien de le faire.

Le président: Monsieur Lundrigan, je ne doute point que M. Pratte donnerait suite aux demandes du Comité. Si vous n'êtes pas satisfait des renseignements reçus, vous n'êtes pas sans moyens.

M. Lundrigan: Quels sont ces moyens?

Il faut tout d'abord que M. Pratte puisse répondre à l'accusation faite par M. Mazankowski. D'autre part, il ne faut pas que quiconque, y compris le président, puisse empêcher la présentation de certains renseignements.

Le président: Personne ne cherche à faire pareille obstruction, monsieur Lundrigan. Les témoins répondent aux questions du mieux qu'ils le peuvent. Si vous voulez obtenir certains renseignements bien précis, vous n'avez qu'à déposer une motion en ce sens, motion qui sera appuyée par le Comité.

M. Lundrigan: Dans ce cas je dépose une motion.

Le président: Vous pourrez le faire lorsque vous aurez la parole au deuxième tour. C'est maintenant au tour de M. Mackasey.

M. Guay (Saint-Boniface): Un instant s'il vous plaît, toujours au sujet du même rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Je suis du même avis que M. Lundrigan. Mais il est inutile que je répète ce que l'orateur précédent a dit, vu que M. Mazankowski a fort bien exposé le cas.

Je tiens également à ce qu'Air Canada réponde à toutes les questions, mais j'estime que nous perdons du temps avec toutes ces questions de privilège et de rappel au Règlement.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: M. Lundrigan a quelque chose à ajouter.

M. Lundrigan: Je n'ai plus rien à dire.

Le président: Monsieur Lundrigan, vous aviez un rappel au Règlement.

M. Lundrigan: Je voulais dire en réponse à ce que M. Guay vient d'affirmer . . .

Le président: Non, je ne permettrai pas des discussions entre membres du Comité. Si vous voulez, vous pouvez sortir de la salle pour parler. Ici, dans la salle, les questions doivent être posées aux témoins. La parole est maintenant à M. Mackasey.

M. Lundrigan: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

[*Text*]

The Chairman: What is your point of order.

Mr. Lundrigan: My point of order is this, that I have raised the question to protect Mr. Pratte, number one, from having the charge made which he has never had a chance to answer. I have asked the Chair to give him an opportunity later on today to do that. The second point I raise is a critical point, and that is that I do not think the Committee, which does not have any other avenue of deducing this information, can allow the Chairman to say that he cannot give us certain information because of the competitiveness of the airlines.

The Chairman: I told you what other avenues you had, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: I resent the remarks of a member such as Mr. Guay, St. Boniface, saying that I am abusing the rules of the committee.

The Chairman: You are not necessarily abusing the rules of the committee, but you are trying the patience of the Chairman. Mr. Mackasey.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, that is not hard to do, but I was going to say that will be only a modest . . .

The Chairman: Order, gentlemen. Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, to get back to what we are here for—excuse me, I would rather wait for Mr. Lundrigan.

The Chairman: No, I do not want you to wait for Mr. Lundrigan. I want you to go ahead.

Mr. Lundrigan: I am finished anyway.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, the only short observation I have is, beware of Greek gods who decide to protect you. This is a very important thing. In any event . . .

Mr. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): On a point of order. Mr. Mackasey made a remark there that is uncalled for. It is in respect to the points of order raised. Is it any wonder such points are raised? I quote Mr. Pratte on page 20 of the twenty-first report of this Committee in which he states:

> That is a good question, what I do.

And I am quoting Mr. Pratte.

> At times I wonder what I am doing.

So at times I wonder what members aret . . .

The Chairman: Mr. MacInnis, you have not got a point of order. Mr. Mackasey made a reference. It may well have been an inference to Mr. Lundrigan talking about Greek gods. I did not recognize Mr. Lundrigan as a Greek, but he may well have been. Go ahead, Mr. Mackasey, question the witnesses, please.

Mr. Mackasey: I could have said . . .

• 1130

The Chairman: I might say on my list before noon I have Mr. Mackasey next, Mr. Thomas, Mr. Guay, Mr. Blenkarn and then Mr. Lundrigan. I would like to get them all through so if we have no more points of order we can get along.

[*Interpretation*]

Le président: Quel est votre rappel au Règlement?

M. Lundrigan: Je voudrais simplement que M. Pratte puisse répondre à l'accusation qui a été formulée contre lui. J'ai demandé au président que la possibilité de répondre lui soit donnée au cours de la journée. Deuxièmement, je ne trouve pas que nous puissions permettre au président de dire que le témoin ne peut pas nous donner certains renseignements en raison du caractère concurrentiel des compagnies aériennes.

Le président: Je vous ai dit que vous aviez d'autres moyens à votre disposition.

M. Lundrigan: Je m'oppose à ce que M. Guay, député de Saint-Boniface, dise que j'abuse du Règlement des comités.

Le président: Même si vous n'abusez pas des règlements du Comité, vous mettez ma patience à rude épreuve, monsieur. Monsieur Mackasey, c'est à vous.

M. Lundrigan: Monsieur le président, la chose est facile.

Le président: A l'ordre, messieurs. Allez-y monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, pour revenir à l'objet de la réunion d'aujourd'hui . . . Excusez-moi, je vais attendre que M. Lundrigan ait terminé.

Le président: Non, moi je ne veux pas attendre cela. Allez-y.

M. Lundrigan: J'ai fini, de toute façon.

M. Mackasey: Je dirais pour commencer que nous devons nous méfier des dieux grecs lorsqu'ils décident de nous protéger. Ceci est fort important. En tout état de cause . . .

M. MacInnis (Cape Breton-East Richmond): J'invoque le Règlement. M. Mackasey a fait une remarque inopportune. Faut-il s'étonner dès lors qu'on invoque tout le temps le Règlement? Je cite une déclaration de M. Pratte qui figure à la page 20 du 21e rapport du Comité, où il dit ce qui suit:

> La question de savoir ce que je fais est parfaitement valable.

Je cite-là les propres paroles de M. Pratte.

> Je me demande parfois ce que je fais effectivement.

Je me demande donc, dans ces conditions . . .

Le président: Monsieur MacInnis, ceci ne constitue guère un rappel au Règlement. M. Mackasey a effectivement fait allusion à ce que M. Lundrigan aurait dit au sujet des dieux grecs. De toute façon, moi, je n'ai pas donné la parole à M. Lundrigan en tant que Grec. Allez-y monsieur Mackasey.

M. Mackasey: J'aurais pu dire . . .

Le président: J'ai sur ma liste ce matin les noms de M. Mackasey suivi de MM. Thomas, Guay, Blenkarn et Lundrigan. Je voudrais que tous aient l'occasion de parler et j'espère donc qu'il n'y aura plus de rappels au Règlement.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, I will keep my questions short and I hope you keep your answers short. Mr. Pratte, you have 23 vice-presidents, I think, according to the balance sheet on page 2. Am I right in presuming Mr. Baldwin as president has been assigned—is it his role to concern himself with the day-to-day operations of the airline?

Mr. Pratte: That is correct, sir.

Mr. Mackasey: Right. Therefore many of the questions that are day-to-day are hardly the questions you would necessarily have a personal knowledge of, many of the questions we have been asking?

Mr. Pratte: Well I suppose that I do not have a personal knowledge, but certainly some kmowledge of it whenever I answered, and if I did not know, I said I did not know.

Mr. Mackasey: Right, but I am not asking you to be on the defensive.

Mr. Pratte: No, I am not.

Mr. Mackasey: The role of Mr. Baldwin as day-to-day administrator in Air Canada is understood and you are more concerned with short-range, intermediate, and long-range policy, I presume.

Mr. Pratte: In a sense I suppose that is right.

Mr. Mackasey: Right. I only want to make that point because to a lot of the questions I doubt very much if even Mr. Baldwin could provide answers in a second, but I notice that most of the vice-presidents are here who would know. Mr. Pratte, when through one of your vice-presidents you get clarification on the comparison of the American airlines on the operating expenses per ton mile, would you also bring us any comparison you might have with other international carriers where conditions are very similar?

Mr Pratte: Well, I may not be able to provide that to you this afternoon, but through the Chairman, we will be pleased to do that.

Mr. Mackasey: Well, eventually. For instance, does Delta travel overseas?

Mr. Pratte: No, it is strictly domestic, so far as I know.

Mr. Mackasey: Now, if I come back to safety it is no reflection on Mr. McKenzie, Mr. Chairman, I do not want to open a debate with the opposition. I, too, am concerned that when we travel Air Canada we are travelling under the safest of conditions.

Mr. Pratte, am I right in presuming that any inference unintentionally to the safety record of Air Canada or its procedures could have a very detrimental effect on the passengers or on your ability to attract Canadians or people from other countries to . . .

Mr. Pratte: Well, I would not want to fly in an airline that is not safe.

Mr. Mackasey: All right, having said this, and I have to put a lot of questions in a short time then the whole question of safety is very important.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Mes questions seront brèves et j'espère que vos réponses le seront également. D'après votre bilan à la page 2, vous auriez 23 vice-présidents. Je présume que M. Baldwin est chargé de suivre le fonctionnement de la société au jour le jour.

M. Pratte: C'est exact.

M. Mackasey: Dans ces conditions, les questions concernant ces activités-là ne relèvent pas nécessairement de votre compétence, vous n'en avez pas connaissance personnelle.

M. Pratte: J'ai quand même une certaine connaissance dans ce domaine et de toute façon, je n'ai répondu qu'aux questions au sujet desquelles j'étais au courant sinon je disais que je ne savais pas.

M. Mackasey: Pas besoin d'être sur la défensive.

M. Pratte: Je n'y suis guère.

M. Mackasey: M. Baldwin est donc chargé de l'administration journalière d'Air Canada alors que vous vous occupez davantage de la politique à cour, moyen et long terme.

M. Pratte: C'est exact, dans une certaine mesure.

M. Mackasey: Je voulais simplement faire cette mise au point car je pense que même M. Baldwin ne sera pas à même de répondre à certaines de mes questions mais je suppose que les autres vice-présidents pourront le faire. Lorsqu'un de vos vice-présidents vous aura donné les renseignements concernant la comparaison entre les frais d'exploitation par tonne-mille entre Air Canada et les sociétés américaines, pourriez-vous également nous donner cette comparaison pour les autres compagnies internationales?

M. Pratte: Je ne sais pas si j'aurai ce renseignement cet après-midi mais nous pourrons le communiquer au président éventuellement.

M. Mackasey: Très bien. Est-ce que la société Delta fait des vols transatlantiques?

M. Pratte: Non, à ma connaissance, elle assure uniquement les vols intérieurs.

M. Mackasey: J'aimerais maintenant revenir à la question de la sécurité bien qu'il n'est nullement dans mon intention d'ouvrir une discussion à ce sujet avec l'opposition. Moi également je tiens à ce que les vols par Air Canada se fassent dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

Je présume que toute allusion même non intentionnée relativement à la sécurité des vols d'Air Canada risque d'avoir un effet préjudiciable sur les nombres de vols que vous obtiendrez aussi bien au Canada qu'à l'étranger.

M. Pratte: Je n'aimerais certainement pas emprunter les allures d'une société qui ne ferait pas plus de garantie de sécurité.

M. Mackasey: Donc, cette question de la sécurité est fort importante.

[*Text*]

You mentioned a Mr. Pitchford earlier as having had a discussion with you. Was this after the last general strike?

Mr. Pratte: Oh, yes.

Mr. Mackasey: Would you identify once again Mr. Pitchford for those who were not here?

Mr. Pratte: Mr. Pitchford is the national president or national chairman of the International Association of Machinists, which is the union that represents our machinists.

Mr. Mackasey: Yes. Am I right in my recollection of your testimony the other day that anybody who belongs to his union has access through the collective agreements and grievance procedures to someone of a high level within your organization?

Mr. Pratte: That is my understanding. Every employee covered by the agreement has the right to make a complaint and lodge grievances.

Mr. Mackasey: But you have met with Mr. Pitchford? Under normal circumstances would it be fair to assume that employees do have a means of communication, if not a duty to communicate through their union, because it reflects on the union as well as on management if there are unsafe practices?

Mr. Pratte: Well, I know it is the feeling of Mr. Pitchford, and I am sure that if something were basically wrong the employees would use that . . .

Mr. Mackasey: Did Mr. Pitchford ever discuss with you the construction of the power house as a demoralizing factor?

• 1135

Mr. Pratte: Yes, I had a meeting with Mr. Pitchford . . . well, I meet with Mr. Pitchford and his people once in awhile. I remember that I had a meeting with him and his main assistants in Toronto—I think it was sometime during the summer—and amongst other things he discussed conditions at the power plant shop. He mentioned to me that he felt that there should have been windows in the power plant shop.

Mr. Mackasey: Windows because of the detrimental effect it might have on the morale or productivity of the workers, or because in some way it led to unsafe work practices?

Mr. Pratte: Oh, no, there was never any reference to safety in my conversation with Mr. Pitchford or his people on that occasion or on subsequent occasions. He never indicated that anything we were doing or not doing could have any safety implication at all.

Mr. Mackasey: In what context did Mr. Pitchford discuss the power plant with you?

Mr. Pratte: In the context that I wanted to . . .

Mr. Mackasey: That he wanted, not what you wanted—Mr. Pitchford raised the question.

Mr. Pratte: In the context of general working conditions and, if you want to call it, the environment in which the employees would like to work. He made the point that it was demoralizing to some extent for employees to work for eight hours in a place that had no windows, because they could not see whether it was snowing, raining or sunny outside. That ended that part of the conversation.

[*Interpretation*]

Vous avez dit tantôt que vous avez discuté avec un certain M. Pitchford. Est-ce que c'était après la dernière grève générale?

M. Pratte: Oui.

M. Mackasey: Pourriez-vous me dire quels sont exactement les titres et les qualités de M. Pitchford?

M. Pratte: M. Pitchford est le président national du syndicat international des machinistes auxquels sont affiliés nos machinistes.

M. Mackasey: Si je me souviens de ce que vous avez dit l'autre jour, toute personne appartenant à ce syndicat peut en application en convention collective et de la procédure de grief avoir accès à une personne haut placée d'Air Canada.

M. Pratte: C'est exact. Tous les employés assujettis à la convention collective ont le droit de porter plainte et de poser des griefs.

M. Mackasey: Mais vous avez bien rencontré M. Pitchford? Ne serait-il pas exact de dire que les employés ont les moyens et même le devoir de communiquer avec la direction par le journal de leurs syndicats, les membres de sécurité se répercutant aussi bien sur le syndicat que sur la direction.

M. Pratte: C'est du moins l'avis de M. Pitchford et je ne veux point que si quelque chose clochait réellement, les employés utiliseraient ce . . .

M. Mackasey: Est-ce que M. Pitchford ne vous a jamais dit que la construction de la station électrique avait eu un effet démoralisant?

M. Pratte: Effectivement, j'ai rencontré M. Pitchford, c'est-à-dire que je le rencontre ainsi que ses sollègues de temps à autre. Je me souviens d'une réunion que j'ai eu avec lui ainsi qu'avec ses principaux adjoints à Toronto cet été et nous avons parlé entre autres des conditions de travail dans cet atelier. Il m'a dit qu'à son avis cet atelier aurait dû être muni de fenêtre.

M. Mackasey: Est-ce que l'absence de ces fenêtres avait un effet préjudiciaire sur le moral ou la productivité des travailleurs ou est-ce que cela constituait une infraction au règlement de sécurité?

M. Pratte: Il n'a nullement été question lors de cet entretien avec M. Pitchford et ses adjoints d'un problème de sécurité.

M. Mackasey: Dans quel contexte cette situation a-t-elle été évoquée par M. Pitchford?

M. Pratte: En ce sens que je voulais . . .

M. Mackasey: Je voudrais savoir ce que lui voulait et non pas ce que vous vouliez comme c'est lui qui a posé le problème.

M. Pratte: Il en a parlé dans le contexte des conditions générales de travail. Dans le cadre de travail que les employés désirent obtenir. Il m'a expliqué que c'était démoralisant pour les employés de travailler 8 heures dans un endroit dépourvu de fenêtres si bien qu'ils leur est impossible de savoir quel temps il fait dehors, s'il pleut, s'il neige ou s'il fait beau. Mais c'est tout ce que nous avons dit à ce sujet.

[*Texte*]

I since have met with Mr. Pitchford again and he has told me that as a result of our discussion on that particular evening in Toronto he felt there had been improvements, not to the extent of having windows in the place but there had been improvements in the relationship and he felt we should meet again. But in none of those conversations was any reference made to the safety aspect.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, the other day I asked you if it were possible to obtain for the Committee the percentage of ex-Winnipeg employees working in Dorval, their rate of resignation or transfer back to Winnipeg, or in general anything that might indicate that these people are more dissatisfied than the normal person working at Dorval who did not originate in Winnipeg.

Mr. Pratte: Yes, I did obtain what information I could on that point, Mr. MacKasey. I do not know that it is indicative or not of the morale or lack of morale of these people. Frankly I do not know, in other words, the weight that one should attach to this kind of data. According to the data I have, there were 393 employees transferred to Montreal since 1964, and of those employees 1.1 per cent resigned, compared to 15.7 per cent for the other Dorval employees. Now I have not been able to obtain the breakdown of that 15.7 per cent, because in all honesty I have to indicate this also covers the clerical employees at Dorval, not only the mechanics.

Mr. Mackasey: It would hardly be less than 1.1 per cent?

Mr. Pratte: I do not know what weight one should attach to 1 per cent in terms of resignation.

Mr. Mackasey: My sympathy was with the employees at the time that Mr. Hellyer made the transfer.

An hon. Member: Who made the transfer?

Mr. MacKasey: The Minister of Transport at the time, I think it was Mr. Hellyer. But that is unimportant, it was government policy.

You said there was an improvement in ground safety, on the ramps and so forth. Can I not deduce that this is due to the competence of your employees in the CALIA group as much as anything the company did?

Mr. Pratte: I think it is both IAM and CALIA

Mr. Mackasey: I am talking now about CALIA for the moment, because they are obviously agitated, and with a degree of logic.

Mr. Pratte: But to the extent they have a contribution to make, it is due to their contribution undoubtedly.

Mr. Mackasey: You would say then that your employees in general are very competent?

• 1140

Mr. Pratte: There is no question in my mind.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Mackasey: Thank you. Would you put me down for another shot?

Mr. Thomas (Moncton): I should like to supplement what Mr. Mazankowski has said on some of the complaints about the inconveniences to passengers—the long line-ups and so on. As you are aware, Mr. Pratte, I have had a continuing correspondence with you about instances in which I felt that passengers were being unduly inconvenienced. You are aware of it, and I shall not go into it any further.

[*Interprétation*]

J'ai eu l'occasion de rencontrer M. Pitchford à nouveau et il m'a dit que depuis notre conversation de Toronto, il y avait eu un certain progrès non pas que des fenêtres étaient percées mais que les rapports entre ouvriers et patrons s'étaient améliorés et il était d'avis que nous devrions nous rencontrer à nouveau. Il n'a jamais été question de la sécurité.

M. Mackasey: Je vous ai demandé l'autre jour si vous pourriez nous donner les pourcentages des employés originaires de Winnipeg travaillant à Dorval, leur taux de démission et de transfert à Winnipeg et en général tout renseignement qui tenterait à prouver que ces personnes sont plus mécontentes que la moyenne des ouvriers de Dorval qui ne sont pas originaires de Winnipeg.

M. Pratte: J'ai réuni les renseignements que j'ai pu trouver à ce sujet. Je ne sais vraiment pas si oui ou non ces renseignements prouvent que le moral de ces gens est bon ou mauvais. Autrement dit, je ne sais pas dans quelle mesure ce genre de renseignements sont valables. D'après ceci, 393 employés ont été transférés à Montréal depuis 1964 et 1.1 p. 100 de ceux-ci ont démissionné contre 15.7 p. 100 pour le reste des employés de Dorval. Je n'ai pas obtenu de détail sur ce 15.7 p. 100 étant donné que ce chiffre comprend les employés de bureau de Dorval et non pas uniquement les mécaniciens.

M. Mackasey: Mais le chiffre ne serait guère inférieur à 1.1 p. 100.

M. Pratte: Un pour cent de démission. Je ne sais pas s'il faut attacher beaucoup d'importance . . .

M. Mackasey: J'étais du côté des employés au moment où M. Hellyer a effectué ce transfert.

Un député: Qui a effectué ce transfert?

M. M. Mackasey: Le ministre des Transports de l'époque de M. Hellyer. Mais ceci n'est guère important parce que c'est une politique du gouvernement.

Vous avez dit que la sécurité au sol a été amélioré. Est-ce que ceci ne serait pas imputable aussi bien à la compétence des employés du groupe CALIA que ce que la direction de la société aurait fait en ce sens?

M. Pratte: Il faut l'attribuer aussi bien au groupe IAM qu'à CALIA.

M. Mackasey: Si je parle de CALIA c'est que leur mécontentement n'est pas tout à fait sans fondement.

M. Pratte: Il ne fait aucun doute qu'ils ont contribué à cette amélioration.

M. Mackasey: Donc dans l'ensemble vous convenez que vos employés sont très compétents.

M. Pratte: Cela ne fait aucun doute.

Le président: La parole est à M. Thomas.

M. Mackasey: Je vous remercie. Voulez-vous m'inscrire pour un deuxième tour?

M. Thomas (Moncton): Je voudrais ajouter quelques mots au sujet de ce que M. Mazankowski a dit concernant les ennuis des passagers, les longues queues etc. Je vous ai écrit une série de lettres au sujet de . . . où à mon avis la commodité des passagers n'avait pas été bien assurée.

[*Text*]

Mr. Pratte: I appreciate that very much; that helps.

Mr. Thomas (Moncton): I know you are taking an ongoing look at the thing, and I hope that we can get it straightened out.

I should like to ask particularly about freight services. In your remarks yesterday, you estimated for 1973 a 25 per cent increase in passenger services throughout the system. What about your freight service? What increases do you expect in freight traffic this year?

Mr. Pratte: Maybe Mr. Baldwin can answer that.

Mr. Thomas (Moncton): While you are looking it up, could you give me figures for the Atlantic area too, for the whole system? Do you have it broken down for the Atlantic area, to show what increase in freight and passenger traffic you are projecting for 1973?

Mr. Baldwin: Sometimes one gets snowed under with too many pieces of paper.

Freight has not grown as fast as passenger traffic this year, but it has shown a steady growth. I can give specific figures later. The best growth factor on freight has been freight within Canada, it has been weaker than the Atlantic freight. We have had strong growth in the Maritimes.

Mr. Thomas (Moncton): I am sorry. When you said Atlantic, you are talking about transatlantic?

Mr. Baldwin: Yes.

The strongest growth in freight is domestic; it is not as strong as passenger. It is stronger than the transatlantic freight. We have also had very good growth on the U.S. to Europe freight we have carried.

Mr. Thomas (Moncton): In your report, you refer to the fact that in 1972 you had nine DC-9 cargo flights weekly into the Atlantic area, compared with five Vanguard flights previously. Does this apply for 1973? How many weekly scheduled flights do you have into the Atlantic provinces?

Mr. Baldwin: Last year we had what we call a small DC-9 on pure cargo work into the Atlantic, supplemented by the belly compartments of passenger aircraft. This year we have substituted a large DC-9, which carries substantially more cargo than the small DC-9. We still provide the daily service. Our next step in the plan—and I shall have to check the exact date of introduction—is to replace that large DC-9 with a DC-8 cargo freighter into the Atlantic provinces.

Mr. Thomas (Moncton): What is the capacity of this large DC-9, as you call it, compared with the old Vanguard? What is the individual capacity of the aircraft?

Mr. Baldwin: I would have to look that up.

Mr. Thomas (Moncton): Would the nine DC-9 flights be the equivalent . . .

[*Interpretation*]

M. Pratte: Et je vous en remercie car c'est fort utile.

M. Thomas (Moncton): Je sais que c'est une question sur laquelle vous vous penchez et j'espère que vous y trouverez une solution.

J'aimerais maintenant vous poser une question au sujet des services de fret. Vous avez dit hier que vous prévoyez pour 1973 une augmentation de 25 p. 100 du tarif passager. Quelles augmentations prévoyez-vous dans les tarifs de fret?

M. Pratte: Justement, je demanderais à M. Baldwin de vous répondre.

M. Thomas (Moncton): Pendant que vous cherchez pourriez-vous me donner les chiffres relatifs à la région atlantique ainsi que pour l'ensemble du territoire? Est-ce que vous avez les chiffres pour la région atlantique concernant les augmentations du tarif de fret, du tarif de passager pour 1973?

M. Baldwin: On est submergés de documents ici.

Bien que l'expansion du fret n'ait pas été aussi sensible que celle du transport de passager néanmoins elle est en hausse constante. Je vous donnerai les chifres plus tard. L'augmentation et transport de marchandise a été surtout sensible pour l'ensemble du territoire national mais moindre dans la région atlantique. Par contre l'expansion a été forte dans les Maritimes.

M. Thomas (Moncton): Par Atlantique vous entendez transatlantique?

M. Baldwin: Oui.

Une expansion des transports de marchandise se fait sentir surtout sur la ligne intérieure sans atteindre pour autant l'expansion du transport des passagers. Nous avons également réalisé des progrès très sensibles dans le transport de marchandises partant des États-Unis à destination de l'Europe.

M. Thomas (Moncton): Dans votre rapport vous dites qu'en 1972 vous aviez 9 vols d'essai, 9 par semaine à destination de la région atlantique contre 5 vols sur Vanguard auparavant. Est-ce que ceci s'applique à 1973? Combien de vols avez-vous par semaine à destination des provinces atlantiques?

M. Baldwin: L'an dernier nous avions un petit DC-9 affecté au transport des marchandises à destination des régions atlantiques en plus des marchandises transportées dans les soutes des avions à passagers. Cette année nous utilisons un grand DC-9 qui peut transporter bien plus de marchandise que le petit DC-9. Nous assurons toujours un service journalier. Notre objectif suivant est de remplacer le grand DC-9 par un avion cargo DC-8 à destination des provinces atlantiques.

M. Thomas (Moncton): Quelles sont les capacités relatives du gros DC-9 et de l'ancien Vanguard?

M. Baldwin: Je dois chercher les chiffres.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que les vols de 9 DC-9 sont équivalents . . .

[*Texte*]

Mr. Baldwin: The DC-9 will produce more ton-miles for us than a Vanguard because, while it is a slightly smaller aircraft, it flies faster. Therefore we can accomplish more, in terms of the time factor. We could give you more detail on that, in terms of actual statistics.

Mr. Thomas (Moncton): What I am trying to get at is, has your capacity to the Maritimes, your available ton-mileage, increased over that of 1972?

Mr. Baldwin: Yes. The capacity has increased over 1972, and it will increase further when we take the next step next year with the introduction of a DC-8 freighter which is even larger, as you know.

Mr. Thomas (Moncton): On Tuesday I asked you about the matter of supplementing your air freight and express service by surface transportation. I should like a fairly definite answer, because I have had quite a few complaints from the Chamber of Commerce, and from large firms in the area that bring in quite a bit of freight by air. They tell me that more and more Air Canada is going to truck service from Montreal to Moncton. If this is the case they complain that, in effect, they are getting theree- to four-day delivery, but they are paying for air service. Is this complaint justified?

• 1145

Mr. Baldwin: Only in the sense that I tried to describe, perhaps inadequately, on Tuesday, Mr. Thomas, that we use trucks as a back-up supplement, not as a steady and constant feature, to ensure that the over-all product gets the best treatment possible. In other words, if we run into a backlog situation and the cargo movement controller says he thinks that we can get a better total flow over the next three days into the Maritime Provinces by a supplementary truck backing up what the aircraft is doing, we will bring in a supplementary truck to do that or, as I said, we may truck from Windsor into Toronto to get some freight that has to go onto a trans-atlantic freighter as the fastest movement to get to its destination.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, I appreciated your answer, Mr. Baldwin. I think I understand what you mean but I would just like to have you clarify that a little more. For example, let us say freight is destined for St. John's, Newfoundland, or some point in Newfoundland. I think you indicated that in some cases you would truck that to Moncton because you might make a better connection with a Newfoundland flight.

Mr. Baldwin: It could happen, but it would be more likely that in that particular case we would try to get it on the DC9 freighter right into St. John's.

Mr. Thomas (Moncton): How many of those flights do you have? Are they daily flights?

Mr. Baldwin: We have them daily, supplemented in the cycle by a second flight during the day if we possibly can, and then we use the belly of the passenger aircraft as well.

Mr. Thomas (Moncton): Have you had any complaints from your Newfoundland customers on this?

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Les DC-9 assurent davantage de tonnes par mille que les Vanguard car tout en étant légèrement plus petits la vitesse est plus grande, ce qui nous permet de transporter de plus grosses quantités sur un temps donné. Nous pourrions vous donner des statistiques plus exactes si vous le désirez.

M. Thomas (Moncton): Ce que je voudrais savoir c'est que si la charge utile à destination des Maritimes a augmenté par rapport à 1972?

M. Baldwin: Certainement. Elle a effectivement augmenté et elle augmentera encore davantage avec l'introduction de l'avion cargo DC-8 qui est encore plus grand.

M. Thomas (Moncton): Je vous ai posé une question mardi concernant la possibilité d'ajouter en plus les services de transport des marchandises et du service express, ou un service de troisième classe. Je voudrais avoir une réponse à ce sujet car j'ai reçu de nombreuses réclamations de la Chambre de commerce ainsi que de grosses sociétés de la région qui font venir d'importantes quantités de marchandises par avion. Ces gens me disent qu'Air Canada fait venir de plus en plus de marchandises par camion de Montréal à Moncton. Ce qui revient à dire qu'ils doivent attendre trois ou quatre mois pour la livraison alors qu'ils paient pour un transport aérien. Ces réclamations sont-elles fondées?

M. Baldwin: Uniquement en ce sens ainsi que je vous l'ai expliqué mardi que nous utilisons les camions pour nous dépanner et que cela ne constitue pas une pratique courante. Nous cherchons ainsi à assurer le meilleur service possible. Lorsque les marchandises s'accumulent et que nos contrôleurs nous signalent que les expéditions se feraient mieux en utilisant des camions, nous faisons appel aux camions, de même que je vous ai dit, il nous arrive de transporter par camion de la marchandise de Windsor à Toronto, marchandise qui fait ensuite partie d'un vol transatlantique.

M. Thomas (Moncton): Je comprends, monsieur Baldwin. J'aimerais néanmoins que vous me donniez encore quelques explications. Prenons par exemple de la marchandise à destination de St-Jean, Terre-Neuve. Vous nous avez dit que dans certains cas vous la transporteriez jusqu'à Moncton par camion de façon à assurer une meilleure correspondance avec un vol à destination de Terre-Neuve.

M. Baldwin: C'est possible mais nous essaierions plus vraisemblablement de charger cette marchandise à bord de l'avion cargo DC9 à destination de St-Jean.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que ce sont des vols journaliers?

M. Baldwin: Oui ce sont des vols journaliers et nous avons même un deuxième vol dans la mesure du possible en plus de quoi les autres avions de passagers sont utilisés également pour le transport de marchandises.

M. Thomas (Moncton): Est-ce que vous avez reçu des réclamations de vos clients de Terre-Neuve à ce sujet?

[*Text*]

Mr. Baldwin: Yes. We are not satisfied with our freight service and we could use more capacity.

Mr. Thomas (Moncton): Do you feel that by bringing in the DC8 you may be able to . . .

Mr. Baldwin: This will make a major improvement, with the DC8 going into Halifax and St. John's in particular.

Mr. Thomas (Moncton): Incidentally, Mr. Pratte, a year or so ago—I think it was last year—Mr. Benson told me that at the request of the Minister of Transport he was commencing a survey of the adequacy of Atlantic air services in general, both passenger and freight, and in reply to one of my questions he said that he would invite submissions or briefs from both passengers and from the carriers, which could be Air Canada. I am wondering if you have had any request from CTC asking you for information on what you are doing in the Atlantic and so on. Have you had any recent request?

Mr. Pratte: No. I think there was an announcement by the Minister to a conference of provincial ministers at a meeting that they had with him, that he would ask the CTC for that kind of study. I do not think we have been asked for any specific or special information. I do not know where the study is and whether others have been asked for representations.

Mr. Thomas (Moncton): I would like to turn briefly to one other area of air travel which I think has been bothering some of us quite a bit in the last year, the matter of airport security or whatever you want to call it.

Have you had any complaints or many complaints from passengers about the inconvenience they are subjected to in certain instances through the security regulations? I am referring specifically to the Montreal airport because I use that twice a week, and I was interested to see the Minister of Transport last week in the Miscellaneous Estimates Committee bitterly complaining about having to go from gate 41 over to gate 6 and then go back through security again and this sort of thing. I am wondering how many complaints of this nature you are getting. If you have not any, I will give you one right now.

Mr. Baldwin: The introduction of the security measures does make the ground handling process more complicated and adds another time factor, but in all fairness, Mr. Thomas, while we have had some complaints there has not been a large flow of complaints over the introduction of the security process.

Mr. Pratte: I think that I personally may have had one or two complaints.

• 1150

Mr. Thomas (Moncton): Well, I would like to register a personal complaint with you, Mr. Pratte, to see if you can do something about it. This happens quite frequently in the flights coming from the Maritimes through to Ottawa. Invariably they arrive at gates 40 to 46 and they depart from gate 6 and gate 7. Now I know that is not your fault, but I wish you would take it up with the Ministry of Transport to see if we cannot correct the situation. For example, on Monday the flight getting in was 15 minutes late so we had about a 10-minute connection. We landed at gate 46 or 41 and we departed from gate 6. People rushed through there and they arrived at gate 6 and they had to go through security again. So here you are. You have 10 minutes to catch a flight and they make you stop and open

[*Interpretation*]

M. Baldwin: Oui nous en avons reçu. Nos services de transport de marchandises laissent à désirer car notre capacité est insuffisante.

M. Thomas (Moncton): Est-ce qu'à votre avis l'introduction de DC9 devrait vous permettre . . .

M. Baldwin: L'introduction du DC8 à destination de Halifax et de St-Jean constituera une amélioration majeure.

M. Thomas (Moncton): A ce propos il y a un an, je crois, M. Benson avait dit qu'à la demande du ministre des Transports, il allait ouvrir une enquête sur la qualité des services aériens de la région Atlantique, aussi bien pour les passagers que pour les marchandises; en réponse à une question il a dit qu'il demanderait à recevoir des mémoires à ce sujet des passagers et des compagnies de transport aériennes c'est-à-dire, entre autres, d'Air Canada. Avez-vous reçu une demande de renseignements de la CTC relativement à vos opérations dans la région Atlantique?

M. Pratte: Non je n'en ai pas reçu. Je crois que le ministre a déclaré lors d'une conférence réunissant les ministres provinciaux qu'il demanderait à la CTC de faire cette étude. Mais jusqu'à présent nous n'avons pas reçu de demande de renseignements. Je ne sais pas non plus où en est cette étude.

M. Thomas (Moncton): Je voudrais maintenant aborder brièvement un autre aspect du transport aérien qui nous a préoccupés sérieusement l'an dernier, notamment les mesures de sécurité dans les aéroports.

Avez-vous reçu des réclamations des passagers concernant les ennuis que leur causent les mesures de sécurité? Je pense tout particulièrement à l'aéroport de Montréal que j'emprunte deux fois par semaine et à ce propos le ministre des Transports s'est plaint la semaine dernière lors de la réunion du Comité des prévisions budgétaires d'avoir été obligé d'aller de la porte 41 à la porte 6 pour revenir ensuite par le service de sécurité. Avez-vous reçu beaucoup de réclamations à ce sujet?

M. Baldwin: L'introduction des mesures de sécurité complique effectivement les opérations au sol. Mais je dois dire que le nombre de réclamations à ce sujet n'a pas été très important.

M. Pratte: Moi j'ai reçu une ou deux réclamations, je pense.

M. Thomas (Moncton): Dans ce cas je vais vous présenter une réclamation personnelle. Ceci se passe souvent sur les vols au départ des Maritimes avec escale à Ottawa. Les passagers débarquent aux portes 40 et 46 pour reprendre l'avion aux portes 6 et 7. Je sais que cela ne dépend pas de vous mais vous pourriez peut-être soulever la question avec le ministère des Transports afin de voir ce qu'on pourrait faire. Lundi par exemple le vol ayant eu quinze minutes de retard, nous n'avons eu que dix minutes pour prendre la correspondance. Or nous avons atterri à la porte 40 ou 41 et nous devions repartir de la porte 6. Les voyageurs se dépêchent pour se rendre à la barrière 6 et ils doivent de nouveau passer des examens de sécurité. Et voilà, vous avez 10 minutes pour prendre un autre vol et il

[*Texte*]

up your baggage again. Now, there is no possible way that you could acquire anything lethal in that trip from Gate 41 to Gate 7. The crowning blow came when we got to Gate 7, after Air Canada telling us we had only 10 minutes to make it, they announced that the flight was delayed half an hour. This is an example of what passengers are complaining about and I thnk these procedures can be corrected. Is there not some place in that Montreal airport where you could have a sterile area, or whatever you want to call it, so that somebody arriving on a flight at Gate 41 with a connecting flight at Gate 6 would not have to go through security again?

Mr. Pratte: I will look into it but there is no question that, under certain circumstances, it is an inconvenience to passengers. I will look into this particular problem that you have raised, although I must say that, generally speaking, the security measures have been well received by the travelling public.

Mr. Thomas (Moncton): In that particular airport it is a simple matter of coming off the sidewalk and you could set up the security at a different point.

Mr. Pratte: You might very well have a good point. I will look into it and let you know, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Gentlemen, the next questioner I have is Mr. Guay but he is out. I have two other names on my list on the first go-around and we will try to hear both of them: Mr. Lundrigan and Mr. Blenkarn. Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: I will only be a minute, Mr. Chairman.

The Chairman: That is good. I am glad to hear that.

Mr. Lundrigan: I will wait until this afternoon on the second round because our distinguished guests might be getting a little tired.

Mr. Pratte, are any of the bargaining units involved in negotiations at present?

Mr. Pratte: Yes, CALEA and CALDA—that is the dispatchers' union.

Mr. Lundrigan: Are these the officers? I do not know all of the terms like Mr. Mackasey but are the officers of the union sitting down with your management people? Is this the way it works?

Mr. Pratte: Whenever a contract comes up for renewal, both the union and management exchange demands having to do with modifications they would like to see in the next collective labour agreement. They try to work out the difficulties together.

Mr. Lundrigan: All right; and are they sitting down right at this moment, CALEA, for example.

Mr. Pratte: I think CALEA is in conciliation. They are working with the two conciliation officers in Montreal.

Mr. Lundrigan: When did CALEA's contract run out?

Mr. Pratte: Their contract ran out, just a minute, I think it was probably at the end of August.

[*Interprétation*]

vous faut vous arrêter et de nouveau ouvrir vos bagages. Ce n'est pas possible d'obtenir quoi que ce soit de dangereux de la barrière 41 à la barrière 7. Le bouquet, c'est lorsque nous sommes arrivés à la barrière 7, et qu'Air Canada nous a dit que le vol annoncé était retardé d'une demi-heure. Voilà un exemple qui explique pourquoi les passagers se plaignent. Je pense qu'on pourrait corriger cette situation. N'y a-t-il pas un endroit dans l'aéroport de Montréal où on pourrait se rendre, un endroit stérile si je peux m'exprimer ainsi, pour qu'en arrivant du vol à la barrière 41 on puisse se rendre à la barrière 6 sans avoir à passer par la sécurité.

M. Pratte: Je vais examiner ce cas, il n'y a pas de doute que dans certaines circonstances, les passagers éprouvent des difficultés. Je vais étudier ce problème particulier que vous avez soulevé. Je dois dire qu'en général les mesures de sécurité ont été très bien reçues par les voyageurs.

M. Thomas (Moncton): Dans cet aéroport il pourrait s'agir tout simplement de déplacer l'agent de sécurité.

M. Pratte: Je vais y songer et vous le laisser savoir.

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie.

Le président: Messieurs, le prochain sur ma liste est M. Guay, mais il est sorti. J'ai deux autres noms pour le premier tour et nous allons essayer de les entendre tous les deux. MM. Lundrigan et Blenkarn. Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Je ne parlerai qu'une minute, monsieur le président.

Le président: Très bien. J'en suis content.

M. Lundrigan: Je vais attendre cet après-midi au second tour, car nos distingues invités peuvent être un peu fatigués.

Monsieur Pratte, les unités de négociations sont-elles actives à ce moment-ci?

M. Pratte: Oui, CALEA et CALDA, cette dernière représente le syndicat des expéditeurs.

M. Lundrigan: S'agit-il d'agents? Je ne connais pas aussi bien les termes que M. Mackasey, mais les agents de syndicats se réunissent-ils avec la direction? Est-ce comme cela que cela fonctionne?

M. Pratte: Lorsqu'un contrat doit être renouvelé, le syndicat et la direction échangent les demandes qui ont trait à des modifications à apporter à la convention collective. Ils essaient d'aplanir les difficultés.

M. Lundrigan: Très bien, est-ce qu'ils siègent actuellement, prenons CALEA par exemple.

M. Pratte: Je crois que CALEA est en conciliation. Les représentants de CALEA travaillent avec deux agents de conciliation à Montréal.

M. Lundrigan: Quand le contrat de CALEA se termine-t-il?

M. Pratte: Un instant, je crois que leur contrat devait se terminer à la fin du mois d'août.

[*Text*]

Mr. Lundrigan: September 30?

Mr. Pratte: I will give you the dates. Just a second, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: But it was around the end of August or the end of September, I believe September 30.

Mr. Pratte: Right.

Mr. Lundrigan: What time did negotiations start?

Mr. Pratte: They started, if I remember correctly, before the end of August.

Mr. Lundrigan: August 28, I believe.

Mr. Pratte: The direct negotiations in the case of CALEA started on August 28, 1973, yes, sir.

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, when these negotiations take place, can the bargaining unit—CALEA in this instance—bargain over most working conditions such as wages and pensions and benefits and matters of this kind?

Mr. Pratte: They can bargain over anything that is a working condition under the labour code.

Mr. Lundrigan: Can CALEA and your management sit down and bargain over pension benefits, in a broad sense.

Mr. Pratte: They may ask us and they have, actually.

Mr. Lundrigan: What have you told them?

Mr. Pratte: We told them that we had one pension plan and it was very difficult to negotiate special benefits for one group because the pension plan we have is applicable to all employees.

Mr. Lundrigan: So your pension plan is applicable to the Canadian airline pilots' group, CALEA, and everybody involved?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Lundrigan: Have they requested that they negotiate specifically for themselves with Air Canada management on pensions?

Mr. Pratte: They have requested, in my view, their own pension plan. That has been their demand as far as I know.

• 1155

Mr. Lundrigan: Did they submit to you—I cannot give you the date, but it was several weeks ago, I believe October 20—a written proposal indicating their desire to bargain on pensions and benefits, having given notice to your bargaining people beforehand that they wanted to do this?

Mr. Pratte: The matter is still under discussion and still under negotiation.

Mr. Lundrigan: I am asking you specifically if they submitted a written proposal to you, having given notice beforehand of their desire to negotiate in the area of pensions, bearing in mind they pay approximately 50 per cent of the contributions of their pensions.

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: Le 30 septembre?

M. Pratte: Je vais vous donner les dates dans un instant, monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: C'était vers la fin d'août ou la fin de septembre, le 30 septembre, je crois.

M. Pratte: Vous avez raison.

M. Lundrigan: Quand les négociations ont-elles commencé?

M. Pratte: Elles ont commencé, si je me souviens bien, avant la fin du mois d'août.

M. Lundrigan: Je crois que c'est le 28 août.

M. Pratte: Les négociations directes dans le cas de CALEA ont débuté le 28 août 1973, monsieur.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, quand ces négociations ont lieu, l'unité de négociations de CALEA, dans ce cas-ci, négocie certains aspects des conditions de travail, comme par exemple les salaires, les pensions, les avantages et autres questions du genre?

M. Pratte: Ils peuvent négocier n'importe quel point qui fait partie des conditions de travail dans le Code du travail.

M. Lundrigan: Les représentants de CALEA et de la direction peuvent-ils s'asseoir et négocier, en général, les pensions et les avantages.

M. Pratte: Ils peuvent nous le demander et ils l'ont déjà fait.

M. Lundrigan: Que leur avez-vous répondu?

M. Pratte: Nous leur avons dit que nous avions notre régime de pensions et qu'il était difficile de négocier des avantages spéciaux pour un groupe étant donné que le régime que nous avons s'applique à tous les employés.

M. Lundrigan: Par conséquent votre régime de pensions s'applique aussi aux groupes des pilotes des lignes aériennes canadiennes, de CALEA et de tous les autres qui en font partie?

M. Pratte: Vous avez raison.

M. Lundrigan: Ont-ils demandé de négocier pour eux-même avec Air Canada la question des pensions?

M. Pratte: Ils ont demandé leur propre plan de pension. C'était leur demande, du moins c'est ce que je crois.

M. Lundrigan: Vous ont-ils soumis, je ne peux pas vous donner une date exacte mais c'était il y a quelques semaines, le 20 octobre je crois, une proposition écrite indiquant leur désir de négocier les pensions et les indemnités, et ont-ils informé auparavant vos agents négociateurs de ce qu'ils voulaient?

M. Pratte: Cette question fait encore l'objet de discussions et de négociations.

M. Lundrigan: Je vous demande très précisément s'ils vous ont présenté une proposition écrite, vous ayant informé auparavant de leur désir de négocier la question des pensions de retraite? Il faut se rappeler qu'ils paient environ 50 p.100 des cotisations de leur retraite.

[*Texte*]

Mr. Pratte: I do not know whether they submitted a different proposal. I know they have discussed and they have had demands on the question of pensions. I know we have made some counterproposals to them on the question of pensions. I know the matter is still being negotiated in Montreal today in front of two conciliation officers . . .

Mr. Lundrigan: That is right.

Mr. Pratte: . . . and I hope eventually we will end up with a settlement and very quickly.

Mr. Lundrigan: Can you confirm the first thing this afternoon that they did make a written proposal, October 23 I do believe, on pensions having given notice beforehand? Can you confirm that the only way the present plan can be discussed is through a committee of mainly management, which is an information pipeline? Can you confirm that the Air Canada's negotiating group, your management people, have indicated to them the proposals they are willing to accept, which are: 1. That a committee be set up to study the issue. 2. That the union resolve its differences through the committee which they are dissatisfied with? Can you indicate whether—I am not making charges, I am asking questions—there is any statement on the part of Air Canada: 1. That they are unwilling to negotiate pensions under this present arrangement and, 2. They have not given any written indication to CALEA of their response, even though there was a written proposal made October 23? Can you place these things before us this afternoon?

Mr. Pratte: No, we . . .

Mr. Lundrigan: I have raised the questions and I . . .

Mr. Pratte: . . . would need to have the transcript in order to be able—you posed a list of questions.

Mr. Lundrigan: The questions are all in a very simple vein and . . .

Mr. Pratte: I would like to say this, Mr. Lundrigan. I am much more interested, if possible, than anyone or all the members of this committee put together, to come to a satisfactory resolution of our problems with CALEA.

Mr. Lundrigan: Yes, sir, this is exactly the reason I raised the question. I am asking if there is any basic serious difference of opinion between your management and this group who are presently negotiating and that you seriously consider if, in fact, Air Canada have rejected the determination of CALEA to have this a bargaining item, quite legitimately so I believe; have they rejected their proposal and, if they have, would you consider before the day is out rethinking your position or indicating to your management people that this matter be placed as a bargaining item . . .

Mr. Pratte: You know, the fact . . .

Mr. Lundrigan: . . . in view of the concern that we are reaching the Christmas period?

Mr. Pratte: . . . sir, that we cannot accept, we feel that we cannot accept, or refuse to accept a demand on the part of the union does not imply that the thing is not bargainable in the same manner that in some cases we made some demands of the union which were turned down. This is the normal bargaining process. I do not know whether I can really discuss here the whole question of pensions. You know we do not have to . . .

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je ne sais pas s'ils ont soumis une proposition différente. Je sais, en tout cas, que des discussions ont en lieu et qu'ils ont fait des demandes en ce qui concerne les pensions de retraite. Je sais également que nous leur avons fait des contrepropositions sur cette question des pensions de retraite. Cela fait toujours l'objet des négociations à Montréal face à deux médiateurs . . .

M. Lundrigan: C'est exact.

M. Pratte: . . . et j'espère que nous aboutirons, rapidement, à un règlement.

M. Lundrigan: Pourriez-vous tout d'abord nous confirmer qu'ils ont fait une proposition écrite le 23 octobre, je crois, en ce qui concerne les pensions de retraite, et qu'ils vous en avaient informés auparavant? Pouvez-vous confirmer que la seule façon de discuter du régime actuel est de passer par un comité de direction, lequel est un organisme d'information? Pouvez-vous confirmer que le groupe des négociations d'Air Canada, c'est-à-dire les directeurs de votre compagnie, leur ont indiqué les propositions qu'ils étaient prêts à accepter et qui sont les suivantes: 1. Qu'un comité soit constitué pour étudier la question. 2. Que le syndicat règle son conflit avec le comité dont il est mécontent. Pouvez-vous nous indiquer, je ne porte pas d'accusations mais pose simplement des questions, si la déclaration suivante à été faite par Air Canada: 1. Que cette compagnie refuse de négocier les pensions de retraite dont la situation actuelle est, 2. Elle n'a pas donné réponse aux syndicats, alors qu'une proposition écrite avait été faite le 23 octobre. Pouvez-vous me répondre à toutes ces questions maintenant?

M. Pratte: Non . . .

M. Lundrigan: J'ai soulevé ces questions et . . .

M. Pratte: Il nous faudrait avoir la transcription pour pouvoir . . . vous avez posé toute une liste de questions.

M. Lundrigan: Elles découlent toutes les unes des autres, et c'est très simple . . .

M. Pratte: Je voudrais vous dire, monsieur Lundrigan, que mon intérêt à régler nos problèmes avec les syndicats est bien plus grand que celui de tous les membres de comité réunis.

M. Lundrigan: C'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question. Je voulais savoir s'il y avait une sérieuse divergence d'opinions entre la direction de votre compagnie et ce groupe de négociation. Je voulais également savoir si vous considérez que Air Canada a rejeté la demande expresse du syndicat de négocier cette question, à mon sens tout à fait légitime. La proposition a-t-elle été refusée et, si oui, allez-vous reconsidérer votre position d'ici ce soir, ou faire savoir à la direction de votre compagnie que cette question doit faire l'objet des négociations . . .

M. Pratte: Vous savez . . .

M. Lundrigan: Étant donné que nous approchons la période de Noël.

M. Pratte: Monsieur, le fait que nous ne puissions accepter ni refuser d'accepter une demande faite par le syndicat, ne signifie pas que cette question n'est pas négociable; en effet, dans certains cas, nous avons fait certaines demandes au syndicat, lesquelles demandes ont été refusées. C'est un processus de négociation tout à fait normal. Je ne sais pas s'il est opportun de discuter ici de la question des pensions de retraite. Nous n'avons pas . . .

[*Text*]

Mr. Lundrigan: I am not asking that we discuss the whole problem of pensions . . .

Mr. Pratte: Then you were referring to the pensions. There is a pension committee on which all or the major unions are represented, certainly CALEA. They meet once a quarter. It is not true to say, in my humble opinion, that we pass only the information we want them to have to this committee. They get the same actuarial information I get.

Mr. Lundrigan: All right. Yes, sir.

Mr. Pratte: There have been improvements in the pension plan as a result of the meetings of that pension committee.

• 1200

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, I have raised some questions. I can reiterate them personally without taking the time of the Committee afterwards, but I want to ask you this: in view of the importance of this issue, can you indicate whether there is any danger that negotiations might break off, if your management is unwilling to be flexible in respect to pensions as a negotiating item?

Mr. Pratte: Sir, I would have to say that bargaining implies flexibility on both sides.

Mr. Lundrigan: That is true sir, we are all quite aware of that.

Mr. Pratte: It is very difficult. In effect, to make a deal you have to be two and to bargain in good faith, you have to be two. Otherwise, you just cannot bargain.

Mr. Lundrigan: Everybody in Canada knows that as an axiomatic fact.

The Chairman: Mr. Lundrigan, the Chair has been patient and listened to this line of questioning realizing you have a point which perhaps you want to make, but we are studying the capital expenditures and I would appreciate it very much if the Committee would lend their interests more to the capital expenditures of Air Canada, rather than their labour negotiations. I would like to be a bargaining agent for the unions, any union, but this is not really the place.

Mr. Lundrigan: If the Chairman rules me out of order on this, then I am prepared to stand by the Chairman's ruling but judging by the generality of the questions to date, I fail to see how I could be ruled out of order with this line of questioning.

The Chairman: I am not ruling you out of order, in fact your time has now expired.

Mr. Lundrigan: I would ask that my name be put down again and that the chairman have an opportunity to respond to half a dozen simple questions around the same thing.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Is it twelve o'clock, Mr. Chairman? In which case I would like to be immediately recognized at 3.30 p.m.

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: Je ne vous demande pas de discuter de cette question . . .

M. Pratte: Pourtant, vous en parliez. Il existe un comité des pensions de retraite où presque tous les syndicats principaux sont représentés, dont le CALEA. Ce comité se réunit une fois par trimestre. A mon humble avis, il est faux de dire que nous ne transmettons à ce comité que les renseignements que nous voulons bien leur donner . . . En fait, il a exactement les mêmes informations que moi.

M. Lundrigan: Très bien.

M. Pratte: Des améliorations ont été apportées au régime de pension par ce comité des pensions de retraite.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, j'ai posé certaines questions. Je pourrais vous le répéter personnellement tout à l'heure sans perdre le temps du Comité, mais étant donné l'importance du problème, ne pensez-vous pas que les négociations risquent de se briser si votre Direction n'est pas disposée à donner une certaine souplesse quant au fait que ces pensions peuvent faire l'objet de négociations?

M. Pratte: Je vous répondrais que toute négociation implique une certaine souplesse de la part des deux parties.

M. Lundrigan: C'est juste, nous en sommes tous parfaitement conscients.

M. Pratte: Nous ne pouvons négocier tout seuls; pour négocier de bonne foi, il faut être deux.

M. Lundrigan: Cela me paraît évident.

Le président: Monsieur Lundrigan, le président a été très patient et a écouté vos questions en admettant la validité du thème évoqué; cependant, nous étudions actuellement un budget supplémentaire et je serais très heureux que les membres du Comité s'attachent plus particulièrement aux dépenses d'Air Canada, plutôt qu'à des négociations syndicales. J'aimerais moi-même être agent de négociations pour les syndicats, pour n'importe lequel d'entre eux, mais ce n'est pas ici qu'il faut en discuter.

M. Lundrigan: Si le président juge que ma question n'est pas réglementaire, je suis tout à fait disposé à contester sa décision car, depuis le début de nos séances, il est évident que nous posons tous des questions d'ordre très général.

Le président: Je n'ai pas dit que votre question n'est pas réglementaire puisque votre temps de parole est écoulé.

M. Lundrigan: Je voudrais que mon nom soit noté pour le second tour, ce qui permettra au président d'Air Canada de répondre à une demi-douzaine de questions très simples sur le même sujet.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Il est midi, monsieur le président. Dans ce cas, je préférerais avoir la parole à 15 h. 30.

[*Texte*]

The Chairman: I recognize you right now.

Mr. Blenkarn: Can we carry on then?

The Chairman: You can take 10 minutes right now. There is no motion to adjourn that I have heard.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, that is wonderful. Mr. Chairman, through you to Mr. Vaughan: on Tuesday you undertook to supply the Committee with some information concerning the breakdown of financial arrangements that you have with the Government of Canada. Do you have that breakdown?

Mr. Pratte: Yes, sir, I think we have it. That would be the notes and debentures and the split between the government and the CNR?

Mr. Blenkarn: Yes, the interest rate factors and the rest of it.

Mr. Pratte: Mr. Cochrane might give you the information, sir.

The Chairman: Mr. Cochrane.

An hon. Member: Can you tell us who Mr. Cochrane is.

Mr. Pratte: He is the Vice President, Finance, of the company.

Mr. Blenkarn: Have you got it on a schedule, Mr. Cochrane?

Mr. M. Cochrane (Vice-President, Finance, Air Canada): I will table the schedule.

M. Blenkarn: If you will table that with us so we can examine it. There are a number of questions to be raised from it. That is what I really wanted. Could that be tabled as an appendix to the proceedings of this meeting? I would like to have a copy now as well.

An hon. Member: Can we all have a copy?

Mr. R. T. Vaughan, Q.C. (Vice-President and Assistant to the Chairman): The clerk, perhaps, can give you copies. Would that be the best thing to do?

Mr. Blenkarn: That would be the best, yes. You were also to give us certain details in connection with the Wardair transaction. Have you those available at this time?

Mr. Pratte: I think Mr. Vaughan has.

Mr. Vaughan: Yes, I obtained two copies of a decision of the CTC; I gave the Clerk one and perhaps the Clerk would give Mr. Blenkarn one.

Mr. Blenkarn: You were also to have certain financial statements from Wardair for the last five years.

Mr. Vaughan: What I have is the annual report for 1972 which goes back several years. Then I will add to that. However I have only the one copy of it. I do not know how we will deal with that but I will give it to Mr. Blenkarn anyway at first.

Mr. Blenkarn: When you are usually buying a company, you usually have something more than just the annual report.

[*Interprétation*]

Le président: Je vous donne la parole tout de suite.

M. Blenkarn: Pouvons-nous poursuivre?

Le président: Vous pouvez prendre vos dix minutes. A ma connaissance, personne n'a proposé de motion pour que nous levions la séance.

M. Blenkarn: Monsieur le président, c'est tout simplement merveilleux. Mardi dernier, M. Vaughan s'est engagé à nous donner certains renseignements concernant les accords financiers d'Air Canada avec le gouvernement fédéral. Ces renseignements sont-ils disponibles?

M. Pratte: Il s'agit ici de la répartition, entre le gouvernement et le CN, des billets à ordre et obligations, n'est-ce pas?

M. Blenkarn: Oui, ainsi que des taux d'intérêt, etc.

M. Pratte: M. Cochrane peut vous donner ces renseignements.

Le président: Monsieur Cochrane.

Un député: Pourriez-vous nous dire qui est M. Cochrane?

M. Pratte: Il est vice-président responsable des finances de la Société.

M. Blenkarn: Avez-vous un document à ce sujet, monsieur Cochrane?

M. M. Cochrane (vice-président responsable des finances d'Air Canada): Oui, je puis le déposer.

M. Blenkarn: C'est très bien, nous pourrons ainsi l'examiner et poser éventuellement certaines questions à ce sujet. C'est tout ce que je voulais. Ceci peut-il être joint comme appendice au procès-verbal de la réunion? J'aimerais, si possible, en avoir un exemplaire tout de suite.

Un député: Nous aimerions tous en avoir.

M. R. T. Vaughan, c.r. (vice-président et adjoint du président): Le greffier peut peut-être vous en donner des exemplaires. Cela vous conviendrait-il?

M. Blenkarn: Ce serait parfait. Vous deviez également nous donner certains détails concernant votre trans

M. Pratte: Je pense que M. Vaughan les a.

M. Vaughan: Oui, j'ai obtenu deux exemplaires de la décision du CCT; j'en ai donné un au greffier et peut-être pourrait-il le donner à M. Blenkarn?

M. Blenkarn: Vous deviez également nous donner certains états financiers de Wardair pour les cinq dernières années.

M. Vaughan: J'ai avec moi le rapport annuel de 1972, qui couvre plusieurs années. Je puis l'ajouter au document. Je n'en ai cependant qu'un seul exemplaire. Je ne sais pas comment nous pourrons nous arranger, mais je pourrais le donner en premier à M. Blenkarn.

M. Blenkarn: En général, lorsque l'on achète une entreprise, on a certains autres documents qu'un simple rapport annuel.

[*Text*]

Mr. Vaughan: I am only giving you what you asked for.

Mr. Blenkarn: That is right, but I did ask for the financial statements from which you made your purchase.

Mr. Vaughan: I am sorry sir. I thought you were asking me for the documents that you asked for.

Mr. Mackasey: On a point of order, the honourable gentleman from the Conservative Party made it very clear why he wanted the documents and the more you give him the easier it will be to get the facts you want.

Mr. Vaughan: That is right. I was starting to do that.

Mr. Mackasey: An annual report is hardly what he is looking for. He wants to know whether depreciation has been gained, what we bought from Wardair or what we intend to buy.

Mr. Blenkarn: That is right. That is basically it. The question has been raised that perhaps we are paying more than we should for Wardair.

The Chairman: Mr. Vaughan is prepared to answer Mr. Blenkarn's questions. I think we should hear him out.

Mr. Blenkarn: You were also to have a schedule of the aircraft that were involved in the Wardair purchase at the time and the values of those aircraft.

• 1205

Mr. Vaughan: Yes. Perhaps I could file another document, the nine-months statement of 1973 of Wardair.

Mr. Blenkarn: When did this transaction take place, at the end of nine months, or last year?

Mr. Vaughan: For several months we had examined the matter of the Wardair situation. I think a year ago last May there had been some conversations between Mr. Ward and other members of the company. It was about May or June of last year that I personally became involved in these discussions. They then became very detailed discussions on how would be the best way to proceed.

It was a long drawn-out negotiation and, to make a long story short, on September 8 we signed a proposed agreement—and I say proposed agreement—with Ward relative to the acquisition of 30 per cent of the common stock of Wardair.

The reason we did it this way was that the National Transportation Act has a section in it which indicates that any acquisition by one carrier of another, or another load, then must submit its application to the proper authority, which is the CTC.

We then did this through September and October, and these were duly published in the Canada *Gazette*. There were some other carriers that wanted an extension of time to file their representations to the CTC and those were granted.

It was in early December, just about around now, that the CTC called a public hearing and a panel of five of the members under the chairmanship of Mr. Guy Roberge dealt with this in their courtroom.

[*Interpretation*]

M. Vaughan: Je vous donne simplement ce que vous m'avez demandé.

M. Blenkarn: C'est juste, mais j'avais demandé les états financiers à partir desquels vous aviez pris votre décision.

M. Vaughan: Je regrette beaucoup. J'ai pensé que vous vouliez avoir les documents que vous m'aviez demandés.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; l'honorable représentant du parti conservateur avait clairement expliqué pourquoi il voulait certains documents et, plus vous lui en donnerez, plus il lui sera facile d'obtenir les renseignements souhaités.

M. Vaughan: C'est juste. J'allais commencer.

M. Mackasey: On peut difficilement dire qu'il voulait simplement un rapport annuel. Il voulait avoir certains renseignements concernant les amortissements, et savoir ce que nous avons acheté de Wardair et ce que nous voulons encore acheter.

M. Blenkarn: C'est bien cela. C'est précisément cela. En effet, certaines personnes ont affirmé que nous avons peut-être trop payé pour Wardair.

Le président: M. Vaughan est prêt à répondre à la question de M. Blenkarn. Je pense que nous devrions l'entendre.

M. Blenkarn: Vous deviez également nous donner une liste des avions que possédait Wardair au moment où vous l'avez acheté ainsi que leur valeur.

M. Vaughan: Oui. Peut-être pourrais-je produire comme autre document l'état financier de Wardair pour les neuf mois de 1973.

M. Blenkarn: Cette transaction a-t-elle été effectuée à la fin de la période des neuf mois ou à l'an dernier?

M. Vaughan: Nous avions examiné la situation de Wardair pendant plusieurs mois. Je pense que M. Ward en avait discuté avec certains membres de cette société en mai dernier. C'est environ en mai ou juin 1972 que j'ai personnellement participé à ces discussions. Nous sommes ensuite entrés dans les détails pour savoir quelle était la meilleure manière de régler le problème.

Les négociations ont duré assez longtemps et, finalement, le 8 septembre nous avons signé la proposition d'accord, et je précise bien qu'il s'agissait d'une proposition d'accord, avec M. Ward, concernant l'achat de 30 p. 100 des actions ordinaires de Wardair.

Nous avons agi de cette manière parce que la Loi nationale sur les transports comporte une disposition en vertu de laquelle tout achat de ce genre effectué par un transporteur doit être autorisé par l'organisme compétent, à savoir la CCT.

Nous avons donc soumis notre demande en septembre et octobre et les publication requises ont été faites dans la *Gazette* du Canada. Certains autres transporteurs voulaient des délais supplémentaires pour avoir le temps de préparer leur contestation devant la CCT, et ces délais leur furent accordés.

C'est au début du mois de décembre que la CCT a tenu ses audiences publiques et qu'un groupe de cinq membres, présidé par M. Guy Roberge, s'est occupé de cette question.

[*Texte*]

The people who made representations appeared by counsel and the hearing went on for three, four or five days, and Air Canada produced withnesses. We produced a witness who gave a lot of detailed statistical data on the charter situation in Canada and the inroads being made by foreign carriers and so on. I, too, was a witness. And there is a large transcript of evidence about it.

The proposed agreement that we signed was at all times, and it had to be, subject to the approval or disapproval of the governing body and to the statute.

Mr. BlenKarn: I understand, Mr. Vaughan. Basically the hearing was whether you were lessening competition or changing the rules of the game in a takeover vis-à-vis other airlines, but I would think what we are concerned about in this bill is whether this was a good financial deal rather than whether it . . .

Mr. Vaughan: All right, I am sorry, maybe I am taking up too much of your time.

Mr. Blenkarn: . . . was of benefit from another point of view.

What we really would like to find is the appraisal of the aircraft that were involved behind that balance sheet. What were the assets that you bought into?

Mr. Vaughan: I want to place myself in your hands in this respect.

At the committee on the original go-around there were preliminary series of questions asked by opposing counsel as to the numbers of shares, the price per share and such things, but the CPA counsel did not insist on the filing of the document. Really what he was mainly interested in were the conditions of the proposed acquisition.

• 1210

During my evidence I got to this very point that you speak about, and in the company we have a lot of people who are skilled in this matter of evaluations of companies and this was done by our own people. As an extra safeguard, we engaged the Kidder Peabody Corporation of New York, an organization that is skilled in air line matters. There were none in Canada and that is why we asked them to do an evaluation for us in the ordinary course of events. On the basis of the evaluation they had made and the evaluation we had made, we negotiated the figure upon which we based the purchase price.

Mr. Blenkarn: Have you a copy of that appraisal?

Mr. Vaughan: I say again I wonder whether I could place myself in your hands. I did not produce this material at the court. I was not asked to; I was not forced to. There were no motions to do so. I alluded to this because I want to give the impression clearly that the company had taken prudent steps to assure itself it was making a good deal. They took into account all the regular factors that are taken into accounting lists. However, I do not want to leave any impression with the committee that we do not consider this a good deal but I would just like to pose that question to you of the position I was put into. We opposed the CPR's application on the first round because of a legal position they had taken similarly in a takeover. I think it

[*Interprétation*]

Les personnes ayant fait des contestations ont été représentées par leurs avocats et les audiences ont duré trois, quatre ou cinq jours, Air Canada produisant ses propres témoins. Nous avons produit un témoin qui a donné beaucoup de renseignements statistiques très détaillés sur la situation des vols nolisés au Canada et sur les progrès que faisaient les transporteurs étrangers dans ce domaine. Moi-même, j'ai témoigné en personne. Tout ceci figure dans la transcription des témoignages.

La proposition d'accord que nous avons donc signée a toujours été, comme de règle, soumise à l'approbation de l'organisme compétent dans ce domaine.

M. Blenkarn: Je vous comprends, monsieur Vaughan. Les audiences ont essentiellement concerné la question de savoir si votre achat représentait une diminution de la compétition ou une modification des règles du jeu, par rapport aux autres lignes aériennes; par contre, ce qui nous préoccupe fondamentalement, dans ce projet de loi, c'est de savoir s'il s'agissait d'une bonne affaire, sur le plan financier, ou . . .

M. Vaughan: Très bien; je regrette de prendre aussi longtemps.

M. Blenkarn: . . . sur tout autre plan.

Nous aimerions savoir combien ont été évalués les avions achetés. A combien était évalué l'actif?

M. Vaughan: J'aimerais répondre précisément à vos questions à ce sujet.

Lors de la discussion en Comité, certaines questions préliminaires furent posées par les avocats de la partie adverse, concernant le nombre d'actions, leur prix, etc . . . Cependant, l'avocat de l'APC n'a pas insisté pour que ces documents soient produits. En fait, il s'intéressait essentiellement aux conditions de la proposition d'achat.

Durant ma déposition, j'en suis arrivé à la question précise dont vous venez de parler; nous avons chez nous un certain nombre de personnes très compétentes dans cette question d'évaluation des entreprises. Comme précaution supplémentaire, nous avons engagé les services de *Kidder Peabody Corporation* de New York, entreprise spécialisée dans ces questions de compagnies aériennes. Aucune entreprise de ce genre n'existe au Canada et c'est pourquoi nous nous sommes adressés à une entreprise américaine. A partir de leur évaluation et de la nôtre propre, nous avons négocié le chiffre sur lequel nous avons basé notre prix d'achat.

M. Blenkarn: Avez-vous un exemplaire de cette évaluation?

M. Vaughan: Je me demande si cela est tout à fait possible. Ces documents n'ont pas été produits au tribunal. Ils ne furent pas réclamés. Aucune motion n'a été proposée à cet effet. J'ai signalé ce fait pour vous montrer, le plus clairement possible, que la Société avait été très prudente et s'était assurée qu'elle faisait une bonne affaire. Nous avons tenu compte de tous les facteurs courants figurant dans les documents comptables. Toutefois, je ne voudrais pas que les membres du Comité aient l'impression que nous ne pensons pas, nous-mêmes, que nous avons fait une bonne affaire; je veux simplement vous expliquer la position dans laquelle je me trouvais. Nous avons contesté la demande du CP, lors du premier tour, du fait de la position

[*Text*]

was a Shell Oil Company case or some such thing as that. The precedent was there. They did not impress us. I know the committee has a duty and an obligation to examine our capital expenditures but during my years of coming to this committee, which is over a long period of time, nearly 18 years, when a witness for the company said he would prefer not to disclose publicly information of this kind that may be of a proprietary nature and affect another party, the Committee has respected that. The Wardair Company, of course, is on the public board. Its stock is on the Vancouver exchange and we went through all the necessary steps to make sure the stock exchange was informed. As I say, I would just like to leave myself in your hands to see how you wish to proceed in this. My preference would be not to divulge the details of this evaluation. I can give you the method on which it was done.

Mr. Blenkarn: I think the details of the evaluation are rather important, Mr. Vaughan. I suppose there are provisions for this committee, presumably, to go in camera for the taking of certain material if that were necessary. Certainly, members are entitled to know.

Mr. Vaughan: I am not debating that with you. I really place myself in your hands. I recognize full well that today more and more disclosure is the thing.

Mr. Blenkarn: The transaction having been made, I presume, . . .

Mr. Vaughan: Mr. Chairman, can I add one final thing?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Vaughan: The matter is not yet consummated. It is not yet executed. As I mentioned the other day it is under appeal by CP Air. Therefore, the whole matter is in escrow.

The Chairman: That is the point I was going to make, Mr. Vaughan. In light of the fact that it is still in appeal, I think it would be prudent for the committee not to interfere at this time. Looking at the clock, Mr. Blenkarn, . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I do not think your ruling is proper here. We are asked to supply funds for this corporation.

The Chairman: I did not make a ruling; I advised the committee and if the committee does not take my good advice, I can do nothing more than offer it. Having looked at the clock again, Mr. Blenkarn, and realizing that you started at exactly 12 o'clock, it is now 14 minutes after and I think the whole question can be digested during the noon hour.

Mr. Mackasey: Can I make the suggestion that the honourable gentleman be permitted to begin new questioning at 3.30 for another 10 or 15 minutes? He is in a very technical but important area. I do not think he can do justice to that subject in ten minutes.

The Chairman: The Chair must be fair to all members of the Committee. Mr. Blenkarn will get his fair amount of attention.

[*Interpretation*]

juridique qu'avait adoptée cette Société lors d'une affaire semblable. Je pense qu'il s'agissait-là de la compagnie Shell. Il y avait donc un précédent. Je sais que le Comité des transports a le devoir et l'obligation d'examiner nos dépenses en capital mais, depuis que je viens témoigner, ce qui représente presque dix-huit ans, chaque fois qu'un témoin de la Société a affirmé qu'il préférait ne pas dévoiler en public des renseignements de ce genre, qui peuvent être de nature confidentielle et affecter une autre partie, le Comité a respecté son opinion. Évidemment, la compagnie Wardair est un organisme public. Je veux dire par là que ses actions sont cotées à la Bourse de Vancouver et que nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour que cette bourse soit informée de la transaction. Comme je l'ai déjà dit, je préfère vous laisser décider de la manière selon laquelle nous devrions poursuivre. Pour ma part, je préférerais ne pas divulguer les détails de cette évaluation. Je puis cependant vous donner la méthode utilisée à cet effet.

M. Blenkarn: Je pense, monsieur Vaughan, que les détails de l'évaluation sont assez importants. Je suppose que notre Comité peut éventuellement se réunir à huis clos s'il veut obtenir certains renseignements qu'il juge nécessaires. Il me semble que les membres du Comité ont le droit de savoir.

M. Vaughan: Ce n'est pas ce que je conteste. En fait, je vous laisse décider. Je sais bien que l'on a de plus en plus tendance, de nos jours, à divulguer de plus en plus de choses.

M. Blenkarn: La transaction ayant été faite, je présume . . .

M. Vaughan: Monsieur le président, puis-je ajouter une dernière remarque?

Le président: Je vous en prie.

M. Vaughan: La question n'est pas encore terminée. Comme je l'ai mentionné l'autre jour, CP Air a fait appel. On peut donc peut-être considérer que toute la question est sous réserve.

Le président: C'est précisément ce que j'allais dire, monsieur Vaughan. Étant donné que l'appel n'est pas encore terminé, il serait peut-être prudent que le Comité ne tente pas, pour le moment, d'interférer. Étant donné l'heure, monsieur Blenkarn, . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, je ne pense pas que votre décision soit acceptable. En effet, on nous demande de donner des fonds à cette Société.

Le président: Je n'ai pas pris de décision; j'ai simplement informé le Comité et, si ce dernier ne choisit pas de tenir compte de mon avis éclairé, je n'ai rien d'autre à lui offrir. Regardant à nouveau l'horloge, monsieur Blenkarn, et réalisant que vous avez commencé à exactement midi, je pense que nous pourrions digérer là-dessus, puisqu'il est exactement midi quatorze.

M. Mackasey: Puis-je suggérer que l'on autorise l'honorable orateur à reprendre ses questions à 15 h. 30, pour dix ou quinze minutes supplémentaires? Il s'agit-là d'un problème très technique mais très important. Je ne pense pas qu'il puisse être réglé en dix minutes.

Le président: Le président doit faire preuve de justice envers tous les membres du Comité. M. Blenkarn aura toute l'attention qu'il mérite.

[*Texte*]

Mr. MacKasey: I think Mr. Guay and I . . .

• 1215

The Chairman: Are you coming to his defence?

Mr. MacKasey: No, I am not.

The Chairman: He at times needs able counselling.

Mr. MacKasey: The point, Mr. Chairman, is that I am coming to the defence of the Committee's right to get the facts from Crown corporations as well as anybody else. It is not an interparty rivalry here.

The Chairman: I recognize that. I think we can now adjourn for lunch; we will be back here at 3.30.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum but we can hear evidence. The witnesses are ready and I know that Air Canada are anxious to get back to Montreal so maybe we should proceed with the questioning.

Mr. Stewart (Cochrane): Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Cochrane): I do not mean to sound pompous about this. You have been extremely lenient with the questioning and I, as well as others, have strayed away from the issue. Since we have already had a few rounds with this kind of largesse, would it be in order to make sure that for the rest of the hearing we all stick strictly to the question at hand—the financing bill?

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Thank you. The Chair was the originator of the suggestion this morning that I, personally, should stick with the gist of the bill, and yet questions were permitted, but I can understand why Mr. Stewart raised the question.

Mr. Chairman, would it be possible to allow questions which were raised this morning on the matter of particular negotiations which are taking place and which have direct relevance to all of the questions we are asking because they involve morale. They involve working conditions; they involve toplevel management in the corporation. Is it possible to ask Mr. Pratte, through you, if he can indicate whether there has been a breakdown in the negotiations taking place? This is an urgent matter. Now that we have him before our Committee, can we ask him why these negotiations have deteriorated? I do not think Mr. Pratte would object to responding to this.

The Chairman: Mr. Lundrigan, you are bootlegging in a question on a point of order. You are quite aware of that, are you not? While the Chair knows the urgency of your question, now that you have posed it, perhaps the first questioner on the list could ask that. But if I allow you to bootleg in a question on a point of order, I am certain that other members are just as able to do it.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Je pense que M. Guay et moi-même . . .

Le président: Prenez-vous sa défense?

M. Mackasey: Non.

Le président: Il a parfois besoin de conseils experts.

M. Mackasey: Monsieur le président, écoutez je prends la défense du Comité qui a le droit d'obtenir les faits des sociétés d'état autant que tout autre organisme. Il n'y a pas de rivalité entre partis ici.

Le président: Je vois. Nous allons ajourner pendant le déjeuner et nous serons de retour à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous n'avons pas quorum mais nous pouvons receuillir les témoignages. Les témoins sont prêts. Je sais qu'ils désirent retourner à Montréal le plus tôt possible et par conséquent nous allons reprendre les questions.

M. Stewart (Cochrane): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Stewart.

M. Stewart (Cochrane): Je ne veux pas sembler pompeux, mais vous avez été très patient avec mes collègues et moi-même qui nous sommes parfois éloignés du sujet. Étant donné que nous avons eu plusieurs tours grâce à votre générosité, nous pourrions peut-être maintenant nous en tenir à la question à l'étude, le Bill concernant le financement.

M. Lundrigan: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Je vous remercie. Le président a lui-même suggéré ce matin que je m'en tienne à la teneur du Bill et pourtant vous a permis certaines questions. Je comprends cependant pourquoi M. Stewart soulève cette question.

Monsieur le président, serait-il possible de permettre les questions qui ont déjà été mentionnées ce matin qui ont trait aux négociations spéciales qui sont en cours et qui ont un rapport direct à toutes les questions que nous posons concernant l'aspect moral. Ces questions ont trait aux conditions de travail, à la haute direction de la Société. M. Pratte pourrait-il nous dire s'il y a eu un arrêt des négociations en cours? Cette question est urgente. Comme nous avons M. Pratte au Comité, nous pourrions lui demander pourquoi ces négociations se sont détériorées? Je ne crois pas qu'il ait des objections à nous répondre.

Le président: Monsieur Lundrigan, vous êtes autorisé à une question dans un rappel au Règlement. Vous en êtes conscient n'est-ce-pas? Le président sait que cette question est urgente, maintenant que vous l'avez posée, peut-être que le premier à prendre la parole pourrait se charger de la poser. Mais si je vous permets de poser une question dans un rappel au Règlement, je suis certain que d'autres députés peuvent le faire aussi bien que vous.

[*Text*]

Mr. Lundrigan: The reason I did it, respecting your honour, is that I did raise several questions this morning pertaining to the point and I think Mr. Pratte gave some indication that he would respond this afternoon. At that time, to my knowledge, negotiations were continuous.

The Chairman: Mr. Pratte may be very eager to answer your question but you can understand the position I am in. I agree with Mr. Stewart; I want to make progress. I think all members have had—if I could use the expression, Mr. Pratte—a kick at the cat, and maybe now we could start to move along.

• 1540

If I allow you to bootleg in a question on a point of order. it will be done continually. I think the matter will come up before the afternoon is over, without a doubt, but I think I should attempt to proceed in an orderly manner. I had assured Mr. Blenkarn that I would give him about two minutes to wrap up the quandry he has raised.

That is about all I will give you, Mr. Blenkarn. It is 3:40 p.m. now, and the gavel will be heavy.

Mr. Blenkarn: This is a clear matter of finance. We are in a finance bill, and what I am talking about are financial statements. Surely to goodness that is right on topic.

In taking a quick look at the information Mr. Vaughan gave me prior to lunch, the report of the Canadian Transport Commission in connection with the hearing, I notice that these hearings all involve a question, as I suspected of competition in the travel business. It has really nothing to do whatsoever with the financing, or whether this transaction was a good deal for the people of Canada.

The Wardair balance sheet for December 31, 1972 indicates the shareholders' equity is a total of $3,487,151. The people of Canada are buying 30 per cent of the stock in the company. They are paying $2,700,000 as deposited in escrow. This company at that time had three old airplanes. This company lost money in the previous years. This company had a deficiency in working capital at that time of $3,173,410. The company certainly was not in a good financial position.

I say to you, sir, that on the face of it, this was a very, very poor deal for the people of Canada, as a financial deal. This is a finance bill. Whether it was in the interests of Canada to make loans in aid of Wardair from another department, possibly a DREE grant or something, that is another matter. This is a matter of air transport, and this is a matter of the efficiency of the operation of Air Canada. There is no conceivable material filed anywhere that indicates that this was a good sound business deal that was going to improve the profitability of Air Canada.

I say to you, sir, that in the information before that Commission, Air Canada had at that time 32 per cent of the charter business, and strangely enough Wardair had a larger percentage of the charter business. It seems strange that with three old airplanes Wardair could produce a finer charter revenue in gross than Air Canada. All this again suggests, why should Air Canada be in a business it clearly did not know anything about?

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: La raison pour laquelle je l'ai fait, sauf votre respect, c'est que j'ai soulevé plusieurs questions ce matin qui ont trait à ce point, et je crois que M. Pratte avait donné certaines indications qu'il répondrait cet après-midi. À ce moment-là, je croyais que les négociations se poursuivaient.

Le président: M. Pratte est peut-être très désireux de répondre à votre question, mais vous comprendrez dans quelle position vous me placez. Je suis de l'avis de M. Stewart et je veux que nous progressions. Je crois quee tous les membres ont eu, si vous me pardonnez l'expression, leur tour au bâton et maintenant nous pouvons poursuivre.

Si je vous permets d'intervenir de cette façon, cela se fera constamment. Je crois que le sujet sera repris avant la fin de l'après-midi, sans aucun doute, et je voudrais qu'on procède de façon ordonnée. J'ai promis à M. Blenkarn de lui accorder deux minutes pour résumer sa position.

C'est tout ce que je puis vous permettre monsieur Blenkarn. Il est 15 h 40 et le marteau tombera lourdement.

M. Blenkarn: C'est une simple question de finances. Nous étudions un bill sur les finances et je soulève la question des bilans financiers. C'est sûrement dans l'ordre.

Si je regarde brièvement les renseignements qu'a donnés M. Vaughan avant le lunch, le rapport de la Commission canadienne des transports concernant l'audience, et je remarque que ces audiences parlaient toutes de concurrence dans les voyages comme je l'avais pensé. Cela n'a rien à voir avec le financement, à savoir si cette transaction était une bonne affaire pour le peuple canadien.

Le bilan de Wardair au 31 décembre 1972 montre que les valeurs des actionnaires s'élevaient à $3,487,151. Les Canadiens ont acheté 30 p. 100 des actions de la Société. Ils ont versé $2,700,000 en dépôt détenu en fidéicommis pour livraison après un terme stipulé. La compagnie avait à ce moment-là trois vieux avions. Elle avait perdu de l'argent au cours des trois années précédentes. Elle avait aussi un déficit de $3,173,410 pour son fonds de roulement. Elle n'était certainement pas en bonne posture financièrement.

Je vous dis ceci, monsieur, car à première vue, c'était une très mauvaise affaire pour les Canadiens du point de vue financier. Ce bill est un bill concernant les finances. Quant à savoir si c'était dans l'intérêt du Canada de faire des prêts pour aider Wardair, soit d'un autre ministère, probablement d'une subvention du MEER ou quelque chose du genre, ça c'est une autre question. Il y a aussi le point de vue du transport aérien, la question d'efficacité des opérations d'Air Canada. Il n'y a aucun document qui prouve que c'était là une bonne entreprise financière qui allait améliorer la rentabilité d'Air Canada.

J'ajoute, monsieur, que dans les renseignements fournis à la Commission, Air Canada avait à ce moment-là 32 p. 100 des vols nolisés, et aussi étrange que cela paraisse, Wardair avait un pourcentage plus élevé de ces vols. Il semble également étrange que trois vieux avions de Wardair puissent donner des recettes plus intéressantes que celles d'Air Canada. En définitive, pourquoi Air Canada s'est-elle intéressée à une affaire qu'elle ne connaissait pas?

[*Texte*]

Air Canada has in some way or other entered into the purchase of 30 per cent of the capital stock of Wardair that had at the time three old airplanes. Apparently it has a 747 now, and perhaps Mr. Vaughan can tell us, because of his arrangements with Air Canada, or Mr. Pratte with Wardair, how they got their 747. Surely they did not have the cash available on their working capital shortage. They clearly were short of working capital. Have they a close arrangement with Air Canada to finance 747's? What kind of arrangement has gone on here? What has happened to the money of the people of Canada?

That is what we are concerned about because, Mr. Chairman, this bill involves further huge sums of money to be turned over to Air Canada. What we want to know is, what are you doing with the money you have and why are you getting into these businesses? Perhaps Mr. Vaughan can answer this.

Mr. Vaughan: Mr. Blenkarn, I can understand your points. I will see if I can deal with them in some order.

I will give you a list of the airplanes, if you wish that.

Mr. Blenkarn: I would like that.

Mr. Vaughan: I do not want to occupy all your time. I did that this morning.

The Chairman: His time is finished, Mr. Vaughan. But you can go ahead and answer his questions.

• 1545

Mr. Vaughan: What I gave you this morning was the decision of the CTC. You did not get all of the transcript of evidence, which was quite lengthy. I have here a list of Wardair aeroplanes. Again, I want to condition my remarks by saying that we have not yet consummated the deal with Wardair; it is under appeal. I do not know how the appeal is going to be determined. The people of Canada's money, as you put it, is in escrow at this moment.

Mr. Mazankowski: Is that appeal to the commission, to the CTC?

Mr. Vaughan: It is an appeal from the commission, to who the Governor in Council, under the terms, I think of Section 25 of the National Transportation Act.

Mr. Mackasey: On a point of clarification: do you man that the CTC has accepted the . . .

Mr. Vaughan: The CTC gave a favourable decision. CP Air has appealed, which they can do under the National Transportation Act. That appeal is now under consideration.

So I am really dealing with a theoretical thing. I wish you had read the transcript of my evidence at the CTC, in which I attempted to outline the reasons why Air Canada considered it a prudent deal. We had been looking at the charter situation, which is a dynamic business; we looked at the inroads that were being made by the foreign carriers. We also heard that CP Air were interested in the acquisition of Wardair, in complete control. We felt that Air Canada as an IATA carrier, and this problem is not unique to Air Canada, was not being aggressive or progressive enough in the charter field. Many of the IATA carriers have an over-preoccupation with the schedule.

[*Interprétation*]

Air Canada avait d'une façon ou d'une autre acheté 30 p. 100 du capital-actions de Wardair qui avait à ce moment-là trois vieux avions. Apparemment elle a maintenant un 747 et peut-être que M. Vaughan peut nous dire, à cause de ses travaux avec Air Canada, ou M. Pratte avec Wardair, comment ils ont obtenu leur 747. Ils n'avaient certainement pas l'argent disponible dans leur fonds de roulement diminué. C'était évident qu'ils étaient à court de capital. Ont-ils conclu des arrangements avec Air Canada pour financier le 747? Quelle sorte d'arrangements était-ce? Qu'est-il advenu de l'argent des Canadiens?

C'est ce qui nous intéresse, monsieur le président, car ce bill comporte de fortes sommes d'argent qui doivent être versées à Air Canada. Ce que nous voulons savoir, c'est ce que vous faites avec l'argent que vous avez et pourquoi vous vous engagez dans des affaires de ce genre? Peut-être que M. Vaughan peut répondre.

M. Vaughan: Monsieur Blenkarn, je comprends vos soucis et je vais essayer de les prendre dans l'ordre.

Je vais vous donner une liste des avions si vous le désirez.

M. Blenkarn: J'aimerais bien.

M. Vaughan: Je ne veux pas prendre tout votre temps, je l'ai déjà fait ce matin.

Le président: Son temps est terminé monsieur Vaughan, mais vous pouvez répondre à ses questions.

M. Vaughan: Ce que vous m'avez donné ce matin est la décision de la CTC. Vous n'avez pas eu tout le compte rendu qui était très long. J'ai ici une liste des avions de Wardair. Je voudrais souligner que nous n'avons pas encore conclu l'affaire avec Wardair? Elle fait l'objet d'un appel à l'heure actuelle. Je ne sais pas comment cet appel sera conclu. L'argent des citoyens canadiens, comme vous dites, se trouve confié sous condition maintenant.

M. Mazankowski: Cet appel est-il adressé à la Commission, à la CTC?

M. Vaughan: C'est un appel émanant de la Commission destiné au Gouverneur en conseil en vertu de l'article 25 de la Loi nationale sur les transports.

M. Mackasey: C'est-à-dire que la CTC a accepté . . .

M. Vaughan: La CTC a rendu une décision favorable. La compagnie CP Air a fait appel, comme le leur permet la Loi nationale sur les transports. Cet appel fait l'objet d'un examen maintenant.

Cela veut dire en fait que je parle de la théorie. Dans le compte rendu de la CTC j'ai cherché à souligner les raisons pour lesquelles la compagnie Air Canada considérait qu'il s'agissait d'une affaire prudente. Nous avions examiné la situation des vols nolisés, qui est assez florissante à l'heure actuelle; et nous avons examiné les incursions faites par les transporteurs étrangers. On nous a également dit que CP Air s'intéressait à l'acquisition et au contrôle complet de Wardair. Nous avons pensé que Air Canada en tant que transporteur affilié à l'IATA, et ce problème n'est pas unique à Air Canada, ne se montrait pas assez dynamique dans le domaine des vols nolisés. De nombreux transporteurs de l'IATA s'occupent beaucoup trop du tableau des vols.

[*Text*]

Wardair is a small carrier, and has done a tremendous job. We thought it was doing very well. We felt that we could benefit by that association. To back up our own analysis of the Wardair situation, as I told you this morning, we had Kidder Peabody spend a lot of time at the Wardair offices and also with their auditor, Riddell Stead and Company, to make an evaluation for us so that we could negotiate. When we had finished that I took it to the Board of Directors. The board decided that it was a prudent deal.

If this deal goes through, we think the relationship between Air Canada and Wardair can evolve to the benefit of Air Canada. I do not want to condemn Air Canada, ourselves, but in my judgment—and I stated this at the commission—Air Canada had not been doing a good job in the charter field. To do a good job in the charter field you have to dedicate aeroplanes to that market, and the only way you can build up that market is keep those aeroplanes in that market. But Air Canada has difficulty in leaving a number of aeroplanes in the particular market; we pull them out and use for charters what they call in the trade "tag ends"—that is, an aeroplane that goes say from Montreal to Halifax and overnights there; you use that aeroplane to take a charter group to Nassau; the aeroplane then comes back and picks up its schedule the next morning at Halifax. There are a lot of empty legs flown in that kind of charter operation, and our empty leg ratio in Air Canada is high; it was almost double that of Wardair.

The marketing people and I, in considering this matter in the company, thought we would benefit from a relationship with Wardair. The Kidder Peabody people gave us an evaluation. There was also the interest shown in the CTC hearing by the opponents we had; they were all most praiseworthy of Ward—Max Ward and Wardair. It was not a rundown company at all and I should like to correct that. It is a good company. I have great respect for Max Ward and I think he has done a good job.

On the information that you asked for, I have a list of the equipment. If you wish me to read that out I shall, but I shall come right to the 747. As I said, I want to condition my remarks about the 747.

• 1550

Air Canada did not participate in the acquisition of Wardair 747. As a matter of fact, when the International Marine Bank and Max Ward were dealing with this, it was a leased aircraft. They were doing this deal prior to the decision coming from the CTC. So, our position was: We really have nothing whatever to do with this. We cannot help you. It is really entirely up to you bankers if you wish to make the deal with Wardair for the 747. I cannot guarantee the decision. Furthermore, if the decision is favourable, I might want to look at the terms of the proposed agreement to see where they should be modified and to take this fact into account on the acquisition of the 747.

As to the price of the shares, I will disclose that. But before I disclose these things, Mr. Chairman, could I just make a brief comment on the other part.

[*Interpretation*]

La compagnie Wardair est un petit transporteur, et a fait un travail gigantesque. Nous estimons qu'elle l'a très bien fait. Nous pensons que nous pourrions bénéficier de cette association. Pour étayer notre analyse de la situation de Wardair, comme je vous l'ai dit ce matin, la compagnie Kidder Peabody a passé beaucoup de temps dans les bureaux de Wardair, accompagnée de ses vérificateurs, la compagnie Riddell Stead, pour faire une évaluation afin de nous permettre de négocier. Une fois ce travail terminé, je l'ai transmis au Conseil d'administration qui a décidé qu'il s'agissait d'une affaire prudente.

Si cette affaire est conclue, nous pensons que les rapports entre Air Canada et Wardair peuvent évoluer au bénéfice d'Air Canada. Je ne veux pas condamner Air Canada, nous-mêmes, mais selon moi, et je l'ai dit à la Commission, Air Canada n'a pas fait grand-chose dans le domaine des vols nolisés. Pour ce faire, il faut y consacrer des avions, et la seule façon d'établir un marché est de garder ses avions dans le marché. Mais Air Canada éprouvait de la difficulté à laisser un certain nombre d'avions dans un marché en particulier; nous les en avons retirés et les avons utilisés pour des vols nolisés dans ce qu'on appelle: «les fins de queue», c'est-à-dire un avion qui se rend de Montréal à Halifax et y reste pour la nuit. On utilise cet avion pour un vol nolisé à destination de Nassau; l'avion revient et reprend son plan de vol le lendemain matin à Halifax. Il y a beaucoup de sièges inoccupés dans ce genre de vols nolisés, et notre tarif à Air Canada est très élevé, il est presque le double de celui de Wardair.

Les gens que ce marché intéresse et moi-même en examinant cette situation, avons pensé que nous profiterions d'une association avec Wardair. La compagnie Kidder Peabody nous a donné une évaluation. Il faut également tenir compte de l'intérêt montré par nos adversaires lors des auditions de la CTC; ils faisaient presque tous les louanges de *Ward-Max Ward and Wardair*. Il ne s'agit pas du tout d'une compagnie affaiblie et j'aimerais le souligner. Il s'agit d'une excellente compagnie et j'ai le plus grand respect pour Max Ward et je pense qu'il a fait un excellent travail.

Quant aux renseignements que vous m'avez demandés, j'ai ici une liste du matériel. Si vous le voulez je peux la lire, mais j'en viendrai tout de suite au 747. Comme je l'ai dit, je veux mettre une condition à mes remarques concernant le 747.

Air-Canada n'a pas participé à l'acquisition du 747 par Wardair. Au moment ou l'*International Marine Bank* et *Max Ward* menaient les transactions, cet avion avait été loué. L'affaire a été conclue avant que le CTC ne rende sa décision. Donc nous n'avons rien eu à voir là-dedans. C'est à vous, en tant que banquiers, de décider si vous voulez conclure l'affaire avec Wardair pour l'achat d'un 747. Je ne puis vous donner aucune garantie quant à la décision. De plus, si la décision est favorable, il faudrait peut-être que j'examine les modalités de l'accord prévu de façon à voir si celles-ci ne peuvent être modifiées et d'en tenir compte lors de la décision de l'achat de 747.

En ce qui concerne le prix des actions je vais vous les communiquer. Mais avant si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais vous dire quelques mots au sujet de l'autre partie.

[*Texte*]

The Chairman: Go ahead, Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: As I mentioned this morning, and I was not firm about this but I was appealing to the Committee that over the years, and I have many precedents here of your predecessor committees, when the officers of the companies said that the disclosure of certain information, in public, would jeopardize their ongoing business relationships with people—and companies, over the years, have not stated this in an extreme fashion whatever; it is only on the odd occasion that this comes up—the committees, over the years, supported by Parliament, and there have been various parliamentary votes as well of which I have the precedents, have supported that situation.

Therefore, I would like to disclose as much as I can and, if I do not disclose enough, what I would like to do then is propose to disclose to the members privately, if there is any additional information that they require, in order to keep the situation the way I think it ought to be.

The price that we paid for the shares, or would propose to pay for the shares if the deal were consummated, was $2.50. Bear in mind that it is a year or more since the proposed agreement was initialled and it has been such a long time that each side may want to look at the terms and conditions of the proposed arrangement that was made over a year ago.

Since that time, we have really done nothing except leave it in escrow. We knew the matter was under appeal by my friends from CPA who are sitting here listening to all this, and I do not want to say anything that would jeopardize our appeal position.

Another factor that I wanted to mention, and I did allude to this this morning and I will be glad to file this, is a statement put out by Wardair, a report to shareholders for the nine-month period ending September 30, 1973. That showed the operating revenue for the nine months in 1973 at $23.9 million as against the same period for the previous year of $15.8 million. It goes on here with a consolidated statement of sources and funds, and so on. The earnings per share for that period were, for 1973, 90 cents, compared with the previous year, 1972, of 28 cents.

The Ward statement here talks about the ABC charters but also, quite rightly, points out that this is a nine-month statement; that after the September traffic, there is perhaps a fall-off for the remaining months of the year. So it really is just stating what it is up to this point in time. If I give that to the Clerk, that might help as well.

The list of airplanes. Are you interested in that, sir?

Mr. Blenkarn: Yes.

• 1555

Mr. Vaughan: Investment in flight equipment is as follows: 1968, $12,135,525; 1969, $13,486,820; 1970, $13,675,793; 1971, $13,526,418; 1972, $14,078,494.

Mr. Blenkarn: What was the value of the salable equipment on the market? The original purchase price is the next thing.

Mr. Vaughan: This was the investment in it. You are asking me what was the value of that equipment on the market?

[*Interprétation*]

Le président: Allez-y M. Vaughan.

M. Vaughan: Ainsi que je l'ai dit ce matin il existe de nombreux précédents où lors de réunions de ce même Comité les fonctionnaires de la Société ont déclaré que le fait pour eux de fournir certains renseignements en public risque de porter préjudice à leurs rapports commerciaux. Dans l'ensemble les Comités avec l'appui du Parlement ont accepté cette façon de voir.

Je vais donc vous donner autant de renseignements que possible et si cela ne vous suffit pas j'aimerais, si vous le permettez, communiquer le reste aux députés à titre privé de façon à sauvegarder notre position.

Nous avions l'intention de payer $2,500 par action au cas ou l'affaire serait conclue. Il ne faut pas oublier cependant que cela fait déjà un peu plus d'un an que cet accord a été paraphé si bien qu'il se pourrait que les parties en cause veuillent maintenant revoir les conditions dudit accord conclu il y a un an.

Depuis lors cet accord est en fédéicommis. Je sais que les représentants de *Canadian Pacific Airline* présents ici ont interjeté appel, et je ne voudrais pas dans ces conditions dire quoi que ce soit qui puisse porter préjudice à notre position.

Je voudrais signaler à votre attention le rapport de Wardair aux actionnaires pour la période de 9 mois prenant fin au 30 septembre 1973. Ce bilan fait ressortir le bénéfice d'exploitation de 23.9 millions de dollars pour ces 9 mois de 1973 contre 15.8 millions de dollars durant la période correspondante de l'an dernier. Le rapport donne en outre un état consolidé de sources et fonds etc. Au cours de cette même période de 1973, les dividendes par action ont été 90c. contre 28c. pour la période correspondante de 1972.

Le bilan de Ward fait également état des vols nolisés ABC et signalent en outre qu'il s'agit là d'un bilan portant sur une période de 9 mois seulement; il montre également qu'à partir du mois de septembre on a enregistré une diminution du nombre de vols. Je vais donc donner ce document au greffier.

Aimeriez-vous avoir la liste des avions?

M. Blenkarn: Certainement.

M. Vaughan: Les investissements pour les équipements de vol ont été les suivants: en 1968, $12,135,525; en 1969, $13,486,820; en 1970, $13,675,793; en 1971, $13,526,418; en 1972, $14,078,494.

M. Blenkarn: Quelle était la valeur marchande de l'équipement et quel était son prix d'achat?

M. Vaughan: Je vous ai donné les investissements. Vous aimeriez connaître la valeur marchande de cet équipement?

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Vaughan: I do not know.

Mr. Mackasey: This was all new equipment, in other words?

Mr. Vaughan: This was the equipment that he had.

Mr. Mackasey: When he purchased it in 1968, 1969, 1970, 1971 was it new equipment or used equipment?

Mr. Vaughan: Yes, new equipment.

Now, Item 2, perhaps I will finish this and then you can come back to me if you wish.

Mr. Mackasey: I wish.

Mr. Vaughan: The Wardair flight equipment comprises aircraft both purchased and leased. The following is a tabulation of the various models and their status as of year-end. That is 1972.

Boeing 727—1 Leased
Boeing 707—1 Leased
DeHavilland DHC-3 single engine Otter—1 Owned
DeHavilland DHC-6 300 series Twin Otter—4 Owned
Bristol 170 freighter—1 Owned

Item 3, with respect to the leased aircraft, the 1972 annual report which you have ... I guess there is no need my mentioning this but I might as well continue ... shows the following schedule of lease payments for the Boeing 727 in 1969 was $630,600 U.S.; 1970, 1971, 1972, $772,500 U.S.; 1973, 1974, 1975, to April, 1976, $737,000 U.S.; another Boeing 707, $1,358,000 U.S. per year to February, 1979. The 747, I dealt with. Ward told me about his interest rate on that and it was a very favourable rate. The value of that airplane, new, with spares, was $27 million to be paid in lease rates over a ten-year period. One of his 727 airplanes he sold at a profit but I do not know what the sale price was and that aircraft was delivered to the new owners in May.

Mr. Blenkarn: Mr. Vaughan, then this company owns four Twin Otters, one single-engine Otter and a Bristol freighter and the rest of its aircraft are leased. Is that correct?

Mr. Vaughan: That is right.

M. Blenkarn: So that is all it owns? That is what it has?

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Blenkarn: The rest of the stuff is leased?

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Blenkarn: Does it amortize the planes it owns in the same fashion as Air Canada has by treating them over their useful life of up to 16 years?

Mr. Vaughan: I gave you my only report and I do not know whether the note to the financial statement says that. I just do not remember.

Mr. Blenkarn: It says nothing about the capital cost allowance structure.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Oui.

M. Vaughan: Je ne la connais pas.

M. Mackasey: C'était tout de l'équipement neuf.

M. Vaughan: C'était l'équipement qu'il avait.

M. Mackasey: Parce qu'il l'a acheté en 1968, 1969, 1970 et 1971, cet équipement était-il neuf ou usagé?

M. Vaughan: C'était de l'équipement neuf.

Maintenant aussi concernant le poste 2, je vais terminer, après quoi vous pourrez me poser des questions.

M. Mackasey: Allez-y.

M. Vaughan: L'équipement de vol de la Wardair comprend des avions achetés et loués. Vous trouverez ci-dessous la liste des divers modèles ainsi que leur statut à la fin de l'année 1972.

Boeing 727—1 loué
Boeing 707—1 loué
DeHavilland DHC-3 un seul moteur—1 propriété de la société.
DeHavilland DHC-6 série 300 Twin Otter—4 propriété de la société
Bristol 170 avion cargo—1 propriété de la société

Poste 3 en ce qui concerne les avions loués, le rapport annuel pour 1972 donne la liste suivante des montants versés pour la location des appareils: pour le Boeing 727 en 1969, $630,600 U.S.; en 1970, 1971 et 1972, $772,500 U.S.; en 1973, 1974 et 1975 jusqu'à avril 1976, $737,000 U.S.; encore un Boeing 707, $1,358,000 U.S. par an jusqu'en février 1979. Je vous ai déjà donné les chiffres pour le 747. Le taux d'intérêt cité par Ward pour cet appareil est très favorable. La valeur de cet appareil neuf, y compris les pièces détachées, se montait à 27 millions de dollars étalée sur une période de 10 ans. Il a réalisé un bénéfice sur la vente d'un de ces appareils 727, mais je ne sais pas quel en a été le prix de vente, et il a été livré au nouveau propriétaire au mois de mai.

M. Blenkarn: Donc, cette société possède 4 Twin Otters, un Otter à un moteur et un avion cargo Bristol, le restant de ses appareils étant loués. Est-ce exact?

M. Vaughan: C'est exact.

M. Blenkarn: Ce sont donc là tous les appareils que la société possède?

M. Vaughan: C'est exact.

M. Blenkarn: Le reste étant loué.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Blenkarn: Est-ce que la société amortit ces appareils comme cela se fait à Air Canada où l'amortissement est réparti sur 16 ans?

M. Vaughan: Je ne sais pas si ce renseignement figure dans l'état financier que je vous ai donné. Je ne m'en souviens plus.

M. Blenkarn: Je n'ai rien trouvé au sujet de l'amortissement des biens d'investissement.

[*Texte*]

Mr. Vaughan: I thought there was, Mr. Blenkarn.

• 1600

Mr. Blenkarn: Yes. Flight equipment representing approximately 90 per cent of the total fixed assets is amortized on a straight-line basis over 12 years to residual values not exceeding 15 per cent of cost. In other words, you do not amortize it straight out; you amortize to 15 per cent or 85 per cent over 12 years.

Were you satisfied, on looking at this equipment, that the equipment was worth what it said on the balance sheet?

Mr. Vaughan: Yes, we went through this very thoroughly.

Mr. Blenkarn: Well, the total amount of equipment was worth only $10 million.

The Chairman: Mr. Blenkarn . . .

Mr. Vaughan: The valuation of a company goes through many factors that are taken into consideration. I suppose the Kidder, Peabody people, in doing their analysis, used the known techniques which would be familiar to you, and looked at the firm as an ongoing-concern basis. They would look at its financial position, historical operating results, management projections of future earnings, position of Wardair and its performance in relation to other Canadian carriers and certain U.S. supplemental carriers, the management, the regulatory climate, the market conditions, and so on. This is how they did it and we did one too. We had a double-barrelled thing going with our own finance department experts and Kidder, Peabody.

I would say this: we negotiated in a lower position than the Kidder, Peabody valuation. Mr. Ward will probably be mad to hear me say that but that is part of life, I guess.

The Chairman: I am sorry, Mr. Blenkarn. I, too, am interested in the questions and answers you are getting but I have to be fair to the rest of the Committee.

Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: It is an interesting vein; it is rather unfortunate it cannot be followed through, but perhaps it will come back.

On a small point of order so that the record will not be misunderstood later, you used the word "I" quite frequently. Were you talking of "I" on behalf of Air Canada or did you have some unilateral freedom in the decision on Wardair? In reading the testimony, should we not substitute Air Canada for "I"?

Mr. Vaughan: Oh, I think so.

Mr. Mackasey: I am not talking now about your 18 years of experience.

Mr. Vaughan: No. I guess I used "I" too much.

[*Interprétation*]

M. Vaughan: Je pensais qu'il y avait quelque chose.

M. Blenkarn: En effet, équipement de vol représente environ 90 p. 100 des immobilisations et est amorti sur une période de 12 ans jusqu'à des valeurs résiduelles ne dépassant pas 15 p. 100 du coût d'achat. En d'autres termes, vous ne l'amortissez pas tout de suite; vous amortissez 15 p. 100 ou 85 p. 100 sur 12 années.

En examinant cet équipement, sa valeur par rapport au bilan vous a-t-elle paru satisfaisante?

M. Vaughan: Oui, nous avons étudié cela de très près.

M. Blenkarn: Tout l'équipement ne se montait qu'à 10 millions de dollars.

Le président: Monsieur Blenkarn . . .

M. Vaughan: On tient compte de nombreux facteurs lorsqu'on estime la valeur d'une société. Je suppose que les experts de Kidder, Peabody, pour faire leur analyse, ont utilisé des techniques habituelles qui vous sont familières, et qu'ils l'ont considérée comme une entreprise en marche. Vraisemblablement ils ont étudié la situation financière, l'historique du bilan des opérations, les projections de gains futurs en gestion, la position et les résultats de Wardair par rapport aux autres transporteurs canadiens et par rapport à certains autres transporteurs complémentaires américains, la gestion, la situation vis-à-vis des règlements, les conditions du marché, etc. etc.. C'est ainsi qu'ils ont procédé et nous avons fait de même. Nos propres experts du service financier ont fait une étude parallèle à celle de Kidder, Peabody.

Je dois dire que nous avons offert moins que ce qui avait été avancé par les experts de Kidder, Peabody. M. Ward sera probablement furieux de m'entendre dire cela mais c'est la vie.

Le président: Je m'excuse, monsieur Blenkarn. Les questions et les réponses que vous obtenez m'intéressent également mais il me faut être juste envers les autres membres du Comité.

Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: C'est un sujet très intéressant; il est assez malheureux qu'on ne puisse pas le poursuivre, mais il reviendra peut-être sur le tapis.

J'aimerais que vous apportiez une petite précision afin qu'il n'y ait pas de malentendu plus tard, vous avez souvent employé le pronon «je». Lorsque vous disiez «je» parliez-vous au nom d'Air Canada ou avez-vous bénéficié d'une certaine liberté unilatérale lors de la décision pour Wardair. En relisant votre témoignage, ne devrions-vous pas remplacer ce «je» par «Air Canada»?

M. Vaughan: Oh oui bien sûr.

M. Mackasey: Je ne veux pas parler de vos 18 années d'expérience.

M. Vaughan: Non. J'ai l'impression que je me suis trop souvent servi du pronom «je».

[*Text*]

Mr. Mackasey: I make the same mistake.

Mr. Vaughan: I meant "we".

Mr. Mackasey: I just did not want to leave someone reading the record with the impression that you had a unique position at the senior level that gave you, let us say, some veto power in the board's decision.

An hon. Member: He is from the maritimes.

Mr. Vaughan: Somebody said I am from the maritimes, so I guess that explains it.

Mr. Mackasey: I share that honour, Mr. Vaughan.

You said $2.50 a share. Is it still $2.50 a share on the market? This morning's papers . . .

Mr. Vaughan: Well, the market fluctuates from time to time because of various influences.

Mr. Mackasey: Right, but you still have the option to buy it at $2.50.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Mackasey: You sound a little surprised at the question, but I am not too bright.

Mr. Vaughan: Oh, no, no.

Mr. Mackasey: I just want to know because sometimes these things do fluctuate. It could drop to a dollar and then be . . .

Mr. Vaughan: There was no sort of escalation.

Mr. Mackasey: What is it on the market now?

Mr. Vaughan: I did not look at it today. It may be around $2.20.

Mr. Mackasey: A little less than $2.50. Do you have the option, if it drops on the market, to change the price from $2.50?

Mr. Vaughan: No, I thought a deal was a deal. If we made the deal, then I suppose there is only a certain length of time that he can wait and we can wait. If it goes on much longer we will have to consider the position.

Mr. Mackasey: Yes, especially if the market were to drop a little more, say, to a buck or something.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Mackasey: You say: historical operating results. What are the historical operating results of Wardair? I do not want you to betray any confidence. Let us say, charter flights to Mexico and maybe Puerto Vallarta and some of these places. Have you any problems there that you are aware of? Outstanding debts or deficits? It is just a general question.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Je fais la même erreur.

M. Vaughan: Je voulais dire «nous».

M. Mackasey: C'est simplement parce que je ne voulais pas qu'en lisant le compte rendu que quelqu'un puisse avoir l'impression que vous jouissiez d'une position unique au niveau des cadres supérieurs qui vous aurait donné, disons, un certain pouvoir de veto dans les décisions du conseil.

Une voix: Il vient des Maritimes.

M. Vaughan: Quelqu'un a dit que je viens des Maritimes, et cela doit être l'explication.

M. Mackasey: Je partage cet honneur, monsieur Vaughan.

Vous avez dit $2.50 l'action. Est-ce toujours $2.50 sur le marché? Les journaux de ce matin . . .

M. Vaughan: Vous savez, le marché connaît des fluctuations de temps en temps à cause de diverses influences.

M. Mackasey: D'accord, mais vous avez toujours l'option de l'acheter à $2.50.

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: Vous avez eu l'air d'être un peu surpris par ma question, mais mes connaissances sont limitées.

M. Vaughan: Oh non.

M. Mackasey: Si j'ai posé cette question c'est parce que quelquefois il y a des fluctuations. La valeur pourrait descendre d'un dollar et ensuite être . . .

M. Vaughan: Il n'y a pas eu de mouvement de marché.

M. MacKasey: Quelle est sa valeur sur le marché à l'heure actuelle?

M. Vaughan: Je ne l'ai pas relevée aujourd'hui. Elle peut tourner aux alentours de $2.20.

M. Mackasey: Un peu moins de $2.50. Si sa valeur tombe sur le marché, avez-vous l'option de changer la valeur de l'action?

M. Vaughan: Non, un marché est un marché. Lorsqu'on accomplit un marché, à mon avis, il ne peut attendre que pendant une certaine période de temps et nous pouvons attendre. Si cette période se prolonge de trop nous reconsidérerons la situation.

M. Mackasey: Oui, surtout si la valeur sur le marché tombait un peu plus, disons d'un dollar environ.

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: Vous avez parlé de l'historique du bilan des opérations. Quel est l'historique du bilan des opérations de Wardair? Je ne vous demande pas de trahir un secret s'il y en a un. Disons, par exemple, des vols nolisés à destination de Mexico et peut-être de Puerto Vallarta et à destination d'autres endroits. Y a-t-il là des problèmes dont vous ayez connaissance? De fortes dettes ou de forts déficits? Ma question est très générale.

[*Texte*]

Mr. Vaughan: I do not mind.

Mr. Mackasey: I am sure you must have looked into this.

Mr. Vaughan: Yes, we did. Those were good travel points that he had: Spain and Mexico.

Mr. Mackasey: There were no debts left over in Mexico that you are aware of?

Mr. Vaughan: I think there was a small deficit.

Mr. Mackasey: How small?

Mr. Vaughan: If I can just take a complete shot in the dark—I can check this—I have an idea it was in the $2,000 bracket.

Mr. Mackasey: Well, that is a small one in the aircraft industry.

Mr. Vaughan: A disputable debt.

Mr. Mackasey: The $2,000 is disputable?

• 1605

Mr. Vaughan: No, no, the debt was disputed.

Mr. Mackasey: Yes.

Mr. Vaughan: In other words, he did not go away and leave a debt and not pay it.

Mr. Mackasey: In any event, the debt in dispute is only $2,000.

Mr. Vaughan: I think that is right. I would like to verify it, though.

Mr. Mackasey: Any respectable airline could pay that out of petty cash, so it is hardly a . . .

Mr. Vaughan: If you really owed it. Maybe he does not think he owes it.

Mr. Mackasey: I just wanted to know if there were any sizeable deficits on the Mexican run, that is all.

To come back, if you are not betraying a confidence—I would not want you to do that—what has been the historical operating result? I just want a general analysis.

Mr. Vaughan: I am sorry I gave away all my papers. I did not bring the whole works with me; my Wardair stack.

Mr. MacKasey: What I want to know is has it been consistently profitable or consistently unprofitable?

Mr. Vaughan: He has a statement here that goes back to 1966. In 1966 his net earnings on the profit side were $408,000; in 1967, $967,000; in 1968, $376,000; in 1969, $396,000.

Mr. MacKasey: More profit than Air Canada made. Is that right?

Mr. Vaughan: In 1970 he suffered a loss of $996,000. In 1971 he went up again to a profit of $563,000.

Mr. MacKasey: The years he made this fairly substantial profit—I presume this is a balance sheet—it was after depreciation of what amount?

[*Interprétation*]

M. Vaughan: Cela ne me dérange pas.

M. Mackasey: Je suis certain que vous vous êtes penché là-dessus.

M. Vaughan: Oui, nous l'avons fait. L'Espagne et le Mexique étaient ses meilleurs atouts.

M. Mackasey: Il n'y avait pas de dettes que Wardair aurait laissé traîner derrière elle à Mexico et que vous connaissiez?

M. Vaughan: Je crois qu'il y avait un petit déficit.

M. Mackasey: Petit, de combien?

M. Vaughan: Au jugé, je peux vérifier, je dirais que c'était de l'ordre de $2,000.

M. Mackasey: Dans l'industrie aéronautique, c'est insignifiant.

M. Vaughan: Une dette discutable.

M. Mackasey: Cette dette de $2,000 est discutable?

M. Vaughan: Non, cette dette était contestée.

M. Mackasey: Oui.

M. Vaughan: En d'autres termes, il n'est pas parti en laissant une dette et en ne la payant pas.

M. Mackasey: De toute manière, cette dette contestée n'est que de $2,000.

M. Vaughan: Je crois que c'est exact. Toutefois, j'aimerais vérifier.

M. Mackasey: Toute compagnie aérienne digne de ce nom pourrait payer cela en liquide, et par conséquent . . .

M. Vaughan: Si vous deviez vraiment cet argent. Monsieur Ward pense peut-être qu'il ne le doit pas.

M. Mackasey: Je voulais simplement savoir s'il y avait des déficits conséquents sur les vols mexicains, c'est tout.

Pour en revenir à ce que je vous demandais et je vous répète que je ne vous demande pas de trahir un secret, quel est l'historique du bilan des opérations? J'aimerais simplement avoir une idée générale.

M. Vaughan: Je suis désolé mais j'ai donné tous mes documents. Je n'ai pas tout apporté avec moi, je n'ai pas mon dossier Wardair.

M. Mackasey: Je veux simplement savoir si ce bilan a toujours été positif ou toujours négatif?

M. Vaughan: Il y a ici un bilan qui remonte à 1966. En 1966, les gains nets, les bénéfices, ont été de $408,000; en 1967, de $967,000; en 1968, de $376,000; en 1969, de $396,000.

M. Mackasey: Des bénéfices supérieurs à ceux d'Air Canada. N'est-ce pas?

M. Vaughan: En 1970 il y a eu $996,000 de petes. En 1971, il y a eu de nouveau des bénéfices s'élevant à $563,000.

M. Mackasey: Ces années pendant lesquelles il a fait des bénéfices relativement importants, je suppose qu'il s'agit d'un bilan, c'était après l'amortissement de quelle somme?

[*Text*]

Mr. Vaughan: Depreciation averages $1,300,000 to $1,400,000 a year.

Mr. Mackasey: Which really accounts for the profit. You spoke very highly, and I am sure with reason, of Mr. Ward. Will he remain with the company in some capacity when you operate the charter bids?

Mr. Vaughan: He would be the president and general manager. That is inherent in the relationship.

Mr. Mackasey: Would it continue under the name Wardair.

Mr. Vaughan: Oh, yes.

Mr. Mackasey: That is the point I am getting at. One other thing, and perhaps you may want to change the terminology because I do not want these things to come back years later and haunt you, you said that Air Canada was not doing a good job in the charter business. Would you perhaps like to change that to say that you could expand the operation of the charter business, or is that a categorical statement?

Mr. Vaughan: I guess Messrs. Pratte and Baldwin may disagree with me, so perhaps I should use the word "I" there.

Mr. Mackasey: In my department you got fired for disagreeing with the boss on this type of thing. Mr. Pratte, do you think you were not doing a good job in the charter business?

Mr. Pratte: We happen to believe that you can always learn from others, and certainly . . .

Mr. Mackasey: From your answer, you are learning from politicians, but I am just asking a simple question. In your opinion, were you or were you not doing a good job in the charter business?

Mr. Pratte: I think we can always do a better job. He has expertise and maybe we failed, because we did not have it to the same extent. That was his only business and we always placed more emphasis on the schedule business.

Mr. Mackasey: What you are saying is that your charter business was good but you want to do more.

Mr. Pratte: Yes. We want to offer a full line of products to our customers.

Mr. Mackasey: Right. Thank you. I like that. That is enough.

• 1610

The Chairman: Before I go to Mr. MacKay I would like to direct a supplementary to Mr. Vaughan with regard to the purchase of Wardair. It seems to me that I read in the paper that a certain portion of that $2.7 million had to be ploughed back into Wardair. Could you tell the Committee what portion that was and what portion Mr. Ward could take to do with what he liked?

Mr. Vaughan: The arrangement was that the 1,079,133 shares that we would buy at $2.50 would cost exactly $2,697,832. Ward would put back $1,600,000.

[*Interpretation*]

M. Vaughan: L'amortissement varie en moyenne de $1,300,000 à $1,400,000 par année.

M. Mackasey: Ce qui entre en fait dans les bénéfices. Vous avez fait l'éloge, et je suis certain avec raison, de M. Ward. Occupera-t-il un poste quelconque dans la compagnie lorsque vous vous occuperez des vols nolisés?

M. Vaughan: Il en sera le président directeur général. C'est une des clauses du marché.

M. Mackasey: Gardera-t-on le nom de Wardair?

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: C'est là que je veux en venir. Il y a une autre chose, et vous voudrez peut-être modifier la terminologie car je ne veux pas que cela vienne vous hanter plus tard. Vous avez dit qu'Air Canada était plutôt malheureux dans ses opérations de vols nolisés. Voudriez-vous peut-être revenir sur ce que vous avez dit, et dire que le champ de cette activité pourrait être agrandi, ou s'agit-il vraiment d'une déclaration catégorique?

M. Vaughan: MM. Pratte et Baldwin ne seront peut-être pas d'accord avec moi et je devrai peut-être utiliser de nouveau le pronom «je».

M. Mackasey: Dans mon service, si on désapprouvait le patron sur de telles questions, on était viré. Monsieur Pratte, pensez-vous que dans vos activités de vols nolisés vos affaires n'allaient pas fort?

M. Pratte: Nous estimons que les autres ont toujours quelque chose à nous apprendre, et assurément . . .

M. Mackasey: Votre façon de répondre montre que vous avez appris quelque chose des politiciennes, et je vous pose une simple question. A votre avis, étiez-vous ou non à la hauteur dans vos activités de vols nolisés?

M. Pratte: Je pense qu'on peut toujours faire mieux. C'est un spécialiste et nous avons peut-être échoué parce que nous n'avions pas son expertise. C'était sa seule activité et nous avons toujours mis l'accent avant tout sur les vols réguliers.

M. Mackasey: Vous vous ditez donc satisfait de ce que vous faisiez en matière de vols nolisés mais vous voulez faire plus.

M. Pratte: Oui. Nous voulons mettre à la disposition de nos clients une chaîne complète de produits.

M. Mackasey: Très bien. Je vous remercie. C'est ce que j'aime entendre dire et cela me suffit.

Le président: Avant de donner la parole à M. MacKay, j'aimerais poser une question supplémentaire à M. Vaughan en ce qui concerne l'achat de Wardair. Il me semble avoir lu dans les journaux qu'une certaine partie de ces $2.7 millions a dû être remise dans les circuits de Wardair. Pourriez-vous dire au comité ce que représentait cette partie et quelle partie M. Ward pouvait prendre pour en faire ce qu'il voulait?

M. Vaughan: Les dispositions stipulant que les 1,079,133 parts que nous aurions achetées à $2.50 reviendraient exactement à $2,697,832. Ward reverserait $1,600,000.

[*Texte*]

For that he would get preferred shares.

An hon. Member: Could you give us the terms for those preferred shares?

Mr. Vaughan: They were cumulative preferred . . .

Mr. Blenkarn: Cumulative voting preferred?

Mr. Vaughan: Nonvoting.

Mr. Blenkarn: Under what circumstances? Nonvoting forever or nonvoting if there were dividends paid?

Mr. Vaughan: The reason is that there is a trustee deed covering leased airplanes, and it was considered that the advisable way to proceed with the preferred shares was to have them nonvoting cumulative preferred. The rate, I believe, was 6.5 per cent.

Mr. Blenkarn: No, but is there a vote on those preferred shares if the dividends are not paid? They are cumulative dividends.

Mr. Vaughan: Cumulative?

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Vaughan: It is not really a dividend; it is an interest, it is a charge.

Mr. Blenkarn: Yes, but it is a dividend, is it not?

Mr. Vaughan: It is like a debenture.

The Chairman: Let Mr. Vaughan finish, Mr. Blenkarn.

Mr. Vaughan: In any event, it is cumulative, 6.5 per cent, nonvoting. I should have brought the agreement with me. I am speaking from memory.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. I had intended in this round to ask Mr. Pratte something about his rental policy for executive offices and so on but in view of the current situation that we have just learned about, where the negotiations with CALEA have apparently run into difficulty in Montreal, I would like to pursue this briefly, if I may, not with the idea of trying to exacerbate the situation or anything like that but because I think it is of great current interest to all members.

Before I do, Mr. Pratte, again not with any desire to be unpleasant, but I presume you have read the rather critical article by Douglas Fisher in the *Toronto Sun* on Monday, June 11, in which he takes serious issue with Air Canada. You are familiar with that, sir, are you?

Mr. Pratte: I have read it.

Mr. MacKay: Mr. Fisher, a former member of this House and a knowledgeable journalist, makes certain comments. I do not intend to go into them at any length, and bear in mind that it is him that is saying it and not me, but I would just like to lay the groundwork if I may.

[*Interprétation*]

A ce titre, il obtiendrait des parts préférentielles.

Une voix: Pourriez-vous nous indiquer la nature de ces parts préférentielles?

M. Vaughan: Il s'agissait de parts préférentielles cumulatives . . .

M. Blenkarn: Préférentielles cumulatives avec droit d'intervention?

M. Vaughan: Sans droit d'intervention.

M. Blenkarn: En vertu de quelles circonstances? Sans droit d'intervention à jamais ou uniquement lorsqu'on paierait des dividendes?

M. Vaughan: La raison est qu'il existe une action fiduciaire couvrant les avions loués, et on a jugé que la façon la plus judicieuse de traiter ces actions préférentielles était de ne pas leur accorder de droit d'intervention. Il me semble que le taux était de 6.5 p. 100.

M. Blenkarn: Non, mais y a-t-il une intervention possible sur ces parts préférentielles lorsqu'on ne paie pas les dividendes? Il s'agit de dividendes cumulatifs.

M. Vaughan: Cumulatifs?

M. Blenkarn: Oui.

M. Vaughan: Il ne s'agit pas vraiment d'un dividende. Il s'agit d'un intérêt, de frais.

M. Blenkarn: Oui, mais il s'agit d'un dividende, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Ce serait plutôt une obligation.

Le président: Laissez M. Vaughan terminer, monsieur Blenkarn.

M. Vaughan: En tout cas, il est cumulatif, à 6 5 p. 100, sans droit d'intervention. J'aurais dû apporter le texte de l'accord, je ne parle que de mémoire.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président. J'avais l'intention de demander à M. Pratte des renseignements à propos de la politique de location de bureaux directoriaux, etc., mais étant donné ce que l'on nous a dit de la situation actuelle et des négociations avec CALEA qui éprouve certaines difficultés à Montréal, je préférerais poursuivre cette question brièvement, avec votre permission, non pas avec l'intention d'envenimer la situation mais parce qu'elle est, me semble-t-il, d'un grand intérêt pour tous les membres du comité.

Avant que je ne le fasse, monsieur Pratte, et sans vouloir me montrer désagréable, il me semble que vous avez lu l'article plutôt critique dû à Douglas Fisher dans le Toronto *Sun* du lundi 11 juin, dans lequel il s'en prend très sérieusement à Air Canada. Vous connaissez sans doute cet article, monsieur, n'est-ce pas?

M. Pratte: Je l'ai lu.

M. MacKay: M. Fisher, ancien député de cette Chambre et journaliste averti, fait certaines observations. Je n'ai pas l'intention de les aborder en long, mais souvenez-vous que c'est lui qui parle et non moi, mais je voudrais simplement en indiquer les principaux points.

[*Text*]

He states in this article that be bases his comments on considerable experience and travelling, and a long association and interchange with both officials and members of the unions of Air Canada. He makes the point, sir, that there is an overburden of issues and examples reflecting an Air Canada malaise that is hard to reach—a bedrock fatigue. This is the part that interests me: "For example, the Terminal 2 mess, and the emergence of strikes as a way of life in Air Canada".

I will stop there, if I may, and just finish up very briefly by making this comment to show you that he is not just taking cracks at Air Canada. He also says that "One despairs of the perceptions and the penetration of parliamentary committees. The parochialness of the MP's pervades . . ." and so on. Then he says: "If the rot and demoralization in Air Canada is not halted soon, the very name of the airline will become a synonym for execrable service and standards."

Sir, what seems to be wrong at the present time? Why, in your estimation, have the employees become so dissatisfied? Is it a problem to which some of your many vice-presidents, for example, should be addressing themselves? Do you have, among this rather lengthy list, some specialists in labour relations, or are you taking full responsibility for this yourself as you indicated in your answer to me earlier, that you hold yourself responsible. I think you said, "I am the Chairman and chief executive officer and I am responsible for everything that goes on in the company."

Could we just have a little idea of how you see the current labour situation?

• 1615

Mr. Pratte: Certainly I cannot escape the responsibility by saying that the authority has been delegated to somebody else. I do not think anybody would be satisfied with that kind of an answer. Since I am the chief executive I have to assume responsibility for what goes on in the airline.

Mr. MacKay: We know you cannot do it all yourself, but are you getting adequate help from your many vice presidents?

Mr. Pratte: I think so. I believe everybody is determined to improve the situation. We always will have difficulties, we always will want to improve, and in terms of the Personnel Division, I think it has improved. This is one of the branches which for the past couple of years has been granted the great substantial increase in terms of manpower, and I firmly believe this is how the future of the airline is going to be ensured and the airline is going to go. The airline is nothing but people in effect.

Mr. MacKay: Upon reflection, sir, are you satisfied that in the expertise which you have presumably assembled around you, you have paid sufficient attention and you have sufficient talent in so far as labour relations arrangements are concerned? What seems to be the problem? Why does someone such as Mr. Fisher, who is presumably trying to be objective and who has a great background in labour and Parliamentary affairs, make such damning comments? Is he doing this completely unjustifiably?

Mr. Pratte: I am not here to judge, Mr. Fisher. He is entitled to his own opinion, and I respect his right to write his column and to say in his column whatever he feels is right.

[*Interpretation*]

Il déclare dans cet article qu'il fonde ses observations sur une expérience et des voyages considérables, ainsi qu'une longue association et des relations avec à la fois les fonctionnaires et nombre des syndicats de Air Canada. Il prétend, monsieur, qu'il y a une abondance de questions et d'exemples reflétant un malaise très intense à Air Canada—une fatigue extrême. C'est cette partie qui m'intéresse: «Par exemple, le fouillis du Terminal 2, le recours aux grèves comme mode de vie à Air Canada».

Je vais m'arrêter ici, si vous me le permettez, et terminer brièvement en faisant cette remarque pour vous montrer qu'il ne s'en prend pas uniquement à Air Canada. Il dit également que: «On désespère de la clairvoyance et de l'intérêt des comités parlementaires. L'esprit de clocher chez les députés influence . . .» et ainsi de suite. Il poursuit et dit: «Si on ne met pas rapidement un terme à la confusion et à la lassitude à Air Canada, le nom même de la compagnie sera bientôt synonyme de services et normes exécrables».

Monsieur, qu'est-ce qui ne va pas à l'heure actuelle? Pourquoi, selon vous, les employés sont-ils si mécontents? S'agit-il d'un problème qui devrait intéresser, par exemple, certains de vos nombreux vice-présidents? Existe-t-il, dans cette liste plutôt longue, des spécialistes en relation du travail, ou assumez-vous vous-même toute la responsabilité comme vous me l'avez indiqué auparavant, en vous déclarant vous-même responsable? Je pense que vous avez dit: «Je suis le président et le chef de l'exécutif et le principal responsable de tout ce qui concerne la compagnie».

Pourriez-vous nous donner une idée de la façon dont vous voyez la situation du travail à l'heure actuelle?

M. Pratte: Je ne peux certainement pas échapper à la responsabilité en disant que l'autorité en incombe à une autre personne. Je ne pense pas que ce genre de réponse puisse satisfaire quiconque. Étant donné que je suis le directeur général, je dois assumer la responsabilité de ce qui se passe dans la compagnie.

M. MacKay: Nous savons que vous ne pouvez pas tout faire vous-même, mais vous devez bien recevoir une aide adéquate de vos nombreux vice-présidents?

M. Pratte: Je le pense. Je crois que tout le monde est bien décidé à améliorer la situation. Nous aurons toujours des difficultés, nous voudrons toujours nous améliorer et en ce qui concerne la division du personnel, je pense qu'elle s'est améliorée. C'est une des directions qui, depuis quelque deux ans, a vu son effectif considérablement augmenter et je crois fermement que c'est ainsi que l'avenir de la compagnie sera fermement assuré. En fait, la compagnie n'est constituée que d'individus.

M. MacKay: Réflexion faite, monsieur, estimez-vous qu'en réunissant autour de vous tous ces experts, vous avez été assez attentif et habile en matière des relations de travail? Quel semble être le problème? Pourquoi quelqu'un comme M. Fisher, qui essaie probablement d'être objectif et qui connaît bien les questions de main-d'œuvre et les affaires parlementaires, pourquoi donc M. Fisher fait-il ce genre de critiques? Celles-ci sont-elles entièrement justifiables?

M. Pratte: Je ne suis pas venu ici pour juger M. Fisher. Il a le droit d'avoir une opinion personnelle et je respecte son droit d'écrire dans les journaux et de dire ce qu'il estime être juste.

[*Texte*]

Mr. MacKay: Sure I understand that, but does he have any basis for it?

Mr. Pratte: I suppose if he did not feel that he had basis, he would not write it, but that does not mean to say that I agree with everything he writes, and particularly because of the present situation, I certainly do not want to enter into a discussion of whom is right and whom is wrong.

Mr. MacKay: Sir, to come back to your board of directors here—incidentally Mr. Fisher had some pretty scathing comments about them—do you have among these people, some of whom you mentioned specifically at the last meeting, a real top trouble-shooter? Do you have a man with Mr. Mackasey's experience in dealing with people as one of your vice-presidents, for example?

Mr. Mackasey: I am available.

Mr. MacKay: By the administrative costs, I suggest, Mr. Mackasey, they should be hiring you, sir.

Mr. Mackasey: Thank you very much. Pass a motion to that effect.

Mr. MacKay: How about it, Mr. Pratte, with all respect?

Mr. Pratte: I do not know.

Mr. MacKay: Do you have top men in the labour relations field with the same expertise as you have in the technical field working for you?

Mr. Pratte: In the Personnel Branch, I think we have, sir.

Mr. MacKay: In the Personnel Branch, and who would that be?

Mr. Pratte: I do not think I should indicate here who in the Personnel Branch . . .

Mr. MacKay: Can you give us some idea whom you consider to be top, to be pro who is working for you?

Mr. Pratte: Many of the people in the Personnel Branch are pros and everyone has strengths and weaknesses. I do not think I should be called upon to tell the Committee who, in my view, is the best, and who is not as good in the Personnel Branch and the area of industrial relations.

Mr. MacKay: Are any of these people included in the list of names you have here as any of your vice-presidents?

Mr. Pratte: Yes, sir.

Mr. MacKay: For how long, Mr. Pratte, do these people have their tenure of office, these various vice-presidents? Do they come up for appointment every year, or do they have a five-year term such as you do?

Mr. Pratte: I am sorry, I do not have any five-year term.

Mr. MacKay: I see. I understood you—it is Mr. Baldwin or someone—I had the impression that some of you had a five-year term.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je comprends bien cela, mais ces critiques étaient-elles pour le moins fondées?

M. Pratte: Je pense que s'il ne les avait pas cru fondées, il ne les aurait pas faites, cela ne veut pas dire que je suis d'accord avec tout ce qu'il écrit, et en particulier dans la situation présente, je ne voudrais discuter de qui a raison ou qui a tort.

M. MacKay: Monsieur, pour revenir à votre conseil d'administration ici—M. Fisher a d'ailleurs eu quelques remarques assez dures à ce sujet—avez-vous au nombre de vos administrateurs, un véritable dépanneur hors ligne? Avez-vous quelqu'un qui a l'expérience de M. Mackasey en matière de relations avec le personnel parmi vos vice-présidents?

M. Mackasey: Je suis disponible.

M. MacKay: Vu les coûts administratifs, je pense en effet, monsieur Mackasey, qu'ils devraient vous embaucher.

M. Mackasey: Merci beaucoup. Que l'on adopte une motion en ce sens.

M. MacKay: Qu'en pensez-vous, monsieur Pratte, avec tout le respect que je vous dois?

M. Pratte: Je ne sais pas.

M. MacKay: Avez-vous des hommes supérieurs dans le domaine des relations de travail comme dans le domaine technique?

M. Pratte: A la direction du personnel, je pense que oui, monsieur.

M. MacKay: A la direction du personnel et qui serait-ce?

M. Pratte: Je ne pense pas que je doive vous dire ici qui dans la direction du personnel . . .

M. MacKay: Pouvez-vous nous donner une idée de qui vous considérez être supérieur, qui parmi vos employés vous semble spécialiste?

M. Pratte: Beaucoup des agents de la direction du personnel sont des spécialistes et chacun a ses points forts et ses points faibles. Je ne crois pas que l'on devrait me demander de déclarer au comité qui, à mon avis, est le meilleur, et qui n'est pas aussi bon à la direction du personnel et dans le domaine des relations industrielles.

M. MacKay: Y en a-t-il dans la liste de noms que vous avez ici dans vos vice-présidents?

M. Pratte: Oui, monsieur.

M. MacKay: Pour combien de temps, monsieur Pratte, ces gens ont-ils leur poste, ces divers vice-présidents? Est-ce qu'ils sont nommés tous les ans, ou ont-ils un mandat de cinq ans comme le vôtre?

M. Pratte: Je suis désolé, je n'ai pas de mandat de cinq ans.

M. MacKay: Je vois. Je croyais que M. Baldwin ou vous-même, vous aviez un mandat de cinq ans.

[*Text*]

Mr. Pratte: Neither Mr. Baldwin nor I have a five-year term.

Mr. MacKay: Excuse me sir, I am more interested in getting back to these people. Do they hold office at pleasure, and whose pleasure? What is the basis of their appointment?

Mr. Pratte: They are appointed by the Board of Directors.

Mr. MacKay: For how long, sir?

Mr. Pratte: I do not know whether I should be required to answer that, sir. I think it has been held constantly that matters pertaining to the tenure of office, salaries and assessment of performance of officers of Crown corporations are matters that cannot be devulged publicly.

Mr. MacKay: How are we to get at them then?

Mr. Pratte: I do not know whether . . .

• 1620

The Chairman: Excuse me, Mr. Pratte. I do not see how it would assist you, Mr. MacKay, in getting at them, as you said, if you knew they were there for one year, two years, or for that matter ten years. I do not see how that knowledge would assist you in getting at them and I think you can ask your questions without that knowledge.

Mr. MacKay: All right, Mr. Chairman, with deference, I will leave that. In response to your interjection though, a lot of people have to perform at considerable risk, they do not have life tenures or they do not have five-year or ten-year tenures; they are judged every year, and it is quite an incentive for them to dig in and produce. That is what I am getting at.

Mr. Pratte: Well, I think I will tell you that I have, every year, a review performance assessment session with each one of the vice-presidents.

Mr. MacKay: Yes, and do the vice-presidents have a similar review process they have to go through every year, all of them?

Mr. Pratte: With each one of their employees?

Mr. MacKay: No, no, themselves, in their own right, in their own respect. Are they assessed every year?

Mr. Pratte: Yes, they are, this is what I am telling you.

Mr. MacKay: I am sorry, I misunderstood. How is my time, Mr. Chairman?

The Chairman: Just about up.

Mr. MacKay: Just about up?

The Chairman: You started at 4.12 p.m. and it is 4.20 p.m. now; you have got two minutes.

Mr. MacKay: There will be others touching on this labour relations matter, but could I just pursue some of your rental practices, Mr. Pratte, please? Perhaps you could give me the information later if you do not have time to provide it now. What would be the approximate total amount Air Canada spent on rental for executive offices last year?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Ni M. Baldwin ni moi n'avons un mandat de cinq ans.

M. MacKay: Excusez-moi monsieur, je préférerais en revenir à ces personnes. Est-ce qu'ils sont nommés à volonté et si oui selon le bon plaisir de qui? Sur quoi repose leur nomination?

M. Pratte: Ils sont nommés par le Conseil d'administration.

M. MacKay: Pour combien de temps, monsieur?

M. Pratte: Je ne sais pas s'il est normal que l'on me demande de répondre à cela. Je pense qu'il est de coutume que les questions relatives à la durée du mandat, au traitement et à l'évaluation du rendement des agents des sociétés de la Couronne ne peuvent être rendues publique.

M. MacKay: Comment alors pouvons-nous en prendre connaissance?

M. Pratte: Je ne sais pas si . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Pratte, je ne vois pas en quoi cela pourrait vous aider, monsieur MacKay, d'en prendre connaissance, comme vous dites, et de savoir s'ils sont en poste pour un an, deux ans ou même dix ans dans ce cas. Je ne comprends pas comment ces renseignements pourraient vous aider et je crois que vous pourriez vous en passer.

M. MacKay: Je m'incline devant votre jugement, monsieur le président, et je passe à une autre question. Bien que vous ayez raison de dire que beaucoup de gens doivent prendre des risques dans leur travail, ce n'est pas tout le monde qui jouit de la même stabilité d'emploi que vous puisque vous êtes assuré d'occuper votre poste pendant 5 ou 10 ans. La plupart des employés font l'objet d'une appréciation annuelle, ce qui les incite à faire de grands efforts. C'est le point que je voulais souligner.

M. Pratte: Vous serez content d'apprendre que j'évalue avec mes vice-présidents le travail qu'ils ont fait dans l'année.

M. MacKay: Les vice-présidents font-ils l'objet d'une évaluation annuelle de ce genre?

M. Pratte: Vous voulez dire avec leurs employés?

M. MacKay: Non, je parle des vice-présidents eux-mêmes. Est-ce que l'on fait une appréciation annuelle de leur travail?

M. Pratte: Oui, c'est ce que je vous ai dit.

M. MacKay: Je m'excuse, j'ai mal compris. Combien me reste-t-il de temps, monsieur le président?

Le président: Très peu.

M. MacKay: Très peu?

Le président: Vous avez commencé à 16 h 12 et il est maintenant 16 h 20; il vous reste 2 minutes.

M. MacKay: D'autres membres vont vous interroger sur les relations du travail, alors j'aimerais aborder la question des locaux que vous avez loués. Peut-être pourriez-vous me donner les renseignements plus tard si vous n'avez pas le temps de me les fournir maintenant. Quel était le coût total de la location de bureaux de direction d'Air Canada l'année dernière?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I do not have the information now but I could provide it to you.

Mr. MacKay: We could get it. All right.

Mr. Pratte: For executive offices.

A Witness: Do you do mean just in Montreal or across the whole country?

Mr. MacKay: No, across the country for executive type offices. Statements have been made, I do not like to use the word "allegations", but it has been suggested that, for example, your quarters in Place Ville Marie came about because the Power Corporation were not too happy with the rental arrangements they had made and they sublet to Air Canada. Can you comment on that? Is that true or not?

Mr. Pratte: That is not true at all.

Mr. MacKay: It is not true?

Mr. Pratte: I happen to know why the Power Corporation moved out of there. I do not think I am at liberty to say why . . .

Mr. MacKay: I understand.

Mr. Pratte: But it had nothing to do with that. The lease that we assumed from Power Corp., is at very favourable terms considering today's market conditions. As a result of that move into the quarters of Power Corp., we were able to consolidate all of the executive offices at headquarters in Montreal and, as a matter of fact, reduce the amount of space that we occupied.

Mr. MacKay: What about your quarters in Alexis Nihon Plaza? Are they expensive? Are you still in there?

Mr. Pratte: That is for the region. That is not the headquarters.

Mr. MacKay: You obviously must feel that you need both those premises?

Mr. Pratte: There is no question about that.

Mr. MacKay: You cannot consolidate them into one office?

Mr. Pratte: No, one is the headquarters' offices and the other is the office for the eastern region that extends from Ottawa to Newfoundland inclusive.

Mr. MacKay: I see, separate departments.

Mr. Pratte: Also the reservation offices, the telephone-answering service is located in Alexis Nihon.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman; thank you, Mr. Pratte.

M. Loiselle: Monsieur Pratte, j'aurais deux ou trois questions à poser, mais dans un autre domaine complètement; je vais laisser le côté technique aux techniciens ou à ceux qui se croient techniciens. Ce matin, j'ai questionné sur les possibilités d'augmenter votre chiffre d'affaires dans le domaine des voyages et vols nolisés etc., et je voulais parler des tarifs pour étudiants et des tarifs familiaux mais je m'en suis abstenu vu que M. Campbell avait déjà traité de ce sujet.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Ce renseignement n'est pas disponible maintenant mais je vous le donnerai.

M. MacKay: Vous me le donnerez? D'accord.

M. Pratte: Vous parlez de bureaux de direction.

Un témoin: A Montréal seulement ou dans tout le pays?

M. MacKay: Non, les bureaux de direction dans tout le pays. J'ai lu des déclarations, je ne veux pas employer le terme «allégations», selon lesquelles vous avez sous-loué les anciens locaux de la Power Corporation puisqu'elle n'était pas contente des arrangements de location. Avez-vous des observations à faire à ce sujet? Est-ce exact ou non?

M. Pratte: C'est absolument faux.

M. MacKay: C'est faux?

M. Pratte: Il se trouve que je sais les raisons qui ont motivé la Power Corporation mais je ne suis pas en mesure de vous les révéler.

M. MacKay: Je comprends.

M. Pratte: Mais elles n'ont rien à voir avec ce que vous avez soulevé. Les conditions du bail que nous leur avons pris sont très favorables surtout quand on considère le marché actuel. Par suite de l'occupation des nouveaux locaux, nous avons pu rassembler tous les bureaux de direction au siège social à Montréal et de cette façon réduire l'espace que nous occupions.

M. MacKay: Et les locaux à la place Alexis Nihon? Est-ce qu'ils coûtent cher? Vous les occupez toujours?

M. Pratte: Il ne s'agit pas du siège social ni des bureaux de la région.

M. MacKay: Vous croyez sans doute qu'il vous faut les deux?

M. Pratte: Il n'y a aucun doute là-dessus.

M. MacKay: Vous ne pouvez pas les rassembler pour n'en faire qu'un seul bureau?

M. Pratte: Non, il y a d'abord les bureaux du siège social et les bureaux de la région de l'Est qui s'étend d'Ottawa à Terre-Neuve.

M. MacKay: Je comprends, il y a deux départements distincts.

M. Pratte: C'est à la place Alexis Nihon que se trouvent aussi nos bureaux de réservation et notre secrétariat téléphonique.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. MacKay: Merci, monsieur le président; merci, monsieur Pratte.

Mr. Loiselle: Mr. Pratte, I have two or three questions to ask you relating to a completely different field; I will leave the technical side of affairs to the technicians or those who consider themselves to be technicians. This morning I asked about the possibility of increasing your turnover resulting charter flights, and I also wanted to refer to students and family rates, but did not get around to this since Mr. Campbell had already dealt with the matter.

[*Text*]

Une des lignes dont on n'a pas entendu parler depuis mardi est le trajet Montréal-Copenhague-Moscou; j'aimerais que vous me faisiez un résumé de la rentabilité, si rentabilité il y a, actuellement, sur ces vols.

M. Pratte: Est-ce que je peux demander à M. Baldwin de répondre . . .

M. Loiselle: Oui.

Mr. Baldwin: I think all I can say, and I would like to say at the present time, Mr. Loiselle, is that the traffic on that route has been improving suddenly. The Moscow portion of it is still quite thin but there has been a steady and slow improvement in the volume of traffic carried into Moscow.

Mr. Loiselle: Is it improving between Montreal and Copenhagen or Copenhagen and Moscow?

Mr. Baldwin: Canada and Moscow.

Mr. Loiselle: Canada and Moscow. Are you still going through Copenhagen from Moscow.

Mr. Baldwin: We still go through Copenhagen, yes.

Mr. Loiselle: And you have what, a 747 going there?

Mr. Baldwin: No, a DC-8.

Mr. Loiselle: A DC-8 goes there and traffic is improving? Are you making your costs now?

• 1625

Mr. Baldwin: We are covering our costs on the operation, but it is not a total profit operation in the sense, perhaps, that some of the other route sectors are, but we are covering our costs on the operation.

Mr. Loiselle: So Montreal must be covering your costs. It is a route on which you could say you are not losing money.

Mr. Baldwin: By virtue of the fact that as far as Copenhagen we can combine the traffic to Denmark or to Scandinavia and to the U.S.S.R. This enables us then to carry the extra lighter sector on as far as Moscow.

Mr. Loiselle: Apart from your passenger service between Montreal and Moscow, do you have a freight service?

Mr. Baldwin: Only in the belly of the passenger aircraft.

Mr. Loiselle: Only in the belly. Is that . . .

Mr. Baldwin: No freight.

Mr.Loiselle: Could that help you to keep up the revenue?

Mr. Baldwin: A litlle.

Mr. Loiselle: Is the express or the cargo space full?

Mr. Baldwin: No, the cargo to the U.S.S.R. is very light. There is more cargo into Scandinavia, but even that is still fairly light.

[*Interpretation*]

An aspect of your operations which has not been discussed since Tuesday is the Montreal-Copenhagen-Moscow route; I would like to have some details concerning the profitability of these flights.

Mr. Pratte: Perhaps Mr. Baldwin could reply.

Mr. Loiselle: Yes.

M. Baldwin: Tout ce que je pourrais vous dire à présent, monsieur Loiselle, c'est que depuis quelque temps, il y a eu une amélioration du trafic de cette route. En ce qui concerne Moscou, la demande est assez légère mais le volume du trafic à destination de Moscou augmente à un rythme lent mais régulier.

M. Loiselle: Est-ce qu'il y a amélioration entre Montréal et Copenhague ou entre Copenhague et Moscou?

M. Baldwin: Entre le Canada et Moscou.

M. Loiselle: Le Canada et Moscou. Mais vous faites toujours escale à Copenhague avant de continuer à Moscou.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Loiselle: Est-ce que l'avion est un 747?

M. Baldwin: Non, c'est un DC-8.

M. Loiselle: C'est un DC-8 qui fait ce trajet et vous dites que le trafic augmente. Est-ce que cette ligne couvre ses frais maintenant?

M. Baldwin: Nous couvrons nos frais d'opération et il ne s'agit pas d'une toute rentable au sens global par contraste avec d'autres routes mais la ligne couvre ses frais.

M. Loiselle: De sorte que c'est Montréal qui doit couvrir vos frais. Pourriez-vous dire que ce trajet ne fait pas perdre de l'argent?

M. Baldwin: Puisque nous pouvons réunir le trafic à destination du Danemark ou la Scandinavie en général et en URSS jusqu'à Copenhague, cela nous permet de continuer avec cette partie supplémentaire et plus legère jusqu'à Moscou.

M. Loiselle: A part le service passagers, entre Montréal et Moscou, existe-t-il un service de transport de marchandises?

M. Baldwin: Seulement dans la soute à bagages un avion transportant des passagers.

M. Loiselle: Seulement dans la soute. C'est-à-dire . . .

M. Baldwin: Il ne s'agit pas d'un transporteur de fret.

M. Loiselle: Est-ce que c'est une source importante de revenu?

M. Baldwin: Cela aide.

M. Loiselle: Est-ce que l'espace destinée au fret est toujours remplie?

M. Baldwin: Non, il y a peu de fret destiné à l'URSS. Nous avons plus de marchandises à transporter en Scandinavie et même là le volume n'est pas très grand.

[*Texte*]

Mr. Loiselle: Which way is the cargo . . .

Mr. Baldwin: There is more basically in all countries from Europe. There is more from Europe to Canada than there is from Canada to Europe, but we have been steadily improving the Canada to Europe portion. It is much closer to being in balance than it was three years ago.

Mr. Loiselle: This service has been in effect for three years.

Mr. Baldwin: Yes, the Moscow service is five years old, I guess. Six years.

Mr. Loiselle: Six years. So it is improving.

Mr. Baldwin: Yes. Since 1967, 6 or 7 years.

Mr. Loiselle: Okay, that is fine. That satisfies me. I was just wondering if you were making your costs if it was profitable.

I have another little question about which we talk in every department and every field, that is pollution. I remember in some committee a few years back we were told that the builders of aircraft and all that were looking for good service from the motors, but were looking at the amelioration in order to cut out pollution. Is anything being done towards that?

Mr. Baldwin: Yes, the modern engines that are used in the present newest types of aircraft do emit less noxious elements than the earlier engines of eight or ten years ago. The engines in the L-1011 and the 747 are much better than the first generation of jet or turbine engines.

Mr. Loiselle: Talking about pollution, what about noise pollution?

Mr. Baldwin: That also is greatly improved. The engines in the newest versions of aircraft represent a major improvement over the jet engines of the sixties.

Mr. Loiselle: We have been talking about an improvement over the past few years, but I hope we can expect more in the future.

Mr. Baldwin: I agree it could still be better.

Mr. Loiselle: Do you have direct information from the builders of those motors that they are working towards that?

Mr. Baldwin: Yes, there is now a regulation in the United States which the Ministry of Transport also generaly adheres to which puts limits on the noise level of aircraft engines and all air engines that are manufactured at the present day have to meet these limits.

Mr. Loiselle: Do you have any figures of the percentage of amelioration in the field of pollution, in order to prove they are really working towards that?

Mr. Baldwin: Oh yes, the tests show that they work. I would be a little at a loss to quote an exact percentage, quite frankly, without refreshing my memory rather carefully, but there is quite a substantial improvement.

[*Interprétation*]

M. Loiselle: Dans quel sens se fait ce transport?

M. Baldwin: Essentiellement le volume est plus grand en provenance de tous les pays de l'Europe. Il y a plus de transports de marchandises à partir de l'Europe à destination du Canada que dans le sens inverse, et cette situation s'améliore à un rythme régulier. Nous sommes plus prêts d'atteindre un équilibre qu'il y a 3 ans.

M. Loiselle: Ce service existe depuis 3 ans.

M. Baldwin: Oui, le vol a destination de Moscou existe depuis 5 ou 6 ans.

M. Loiselle: Six ans. Et vous constatez une amélioration.

M. Baldwin: Oui. Le vol existe depuis 1967, c'est-à-dire 6 ou 7 ans.

M. Loiselle: Merci, je suis satisfait. Je m'intéressais à savoir si la ligne couvrait ses frais ou si elle était rentable.

J'ai encore une question qui concerne tous les domaines et tous les ministères, c'est-à-dire la pollution. Il y a quelques années on nous a dit à un comité que les constructions d'avions s'intéressaient aux services que donnerait un moteur et qu'ils s'efforçaient de réduire la pollution. Est-ce qu'il se fait quelque chose dans ce domaine?

M. Baldwin: Oui, les moteurs modernes utilisés dans les avions les plus récents font des émissions moins novices que les moteurs qu'il y a 8 ou 10 ans. Les moteurs des L-1011 et 747 sont beaucoup meilleurs que ceux des premiers avions à réaction.

M. Loiselle: Est-ce effectif pour réduire les bruits?

M. Baldwin: Nous avons eu des améliorations dans ce domaine aussi. Les moteurs des plus récents avions représentent une amélioration considérable par rapport à ceux des réactés des années 60.

M. Loiselle: Nous parlons des améliorations qui se sont faites dans le passé mais j'espère que nous pouvons nous attendre à en voir davantage à l'avenir.

M. Baldwin: Je conviens que nous pourrions faire encore des progrès.

M. Loiselle: Est-ce que vous avez des renseignements directs concernant les efforts que font les constructeurs de moteurs dans ce domaine-là?

M. Baldwin: Oui, il existe un règlement aux États-Unis qui, en règle générale, est également respecté par le ministère des Transports. Il impose des limites au volume de bruit permis aux moteurs d'avions et tous les moteurs fabriqués à l'heure actuelle doivent satisfaire à ce règlement.

M. Loiselle: Avez-vous des chiffres concernant le progrès fait dans le domaine des réductions de la pollution pour démontrer que c'est un but qui est en train d'être réalisé.

M. Baldwin: Oui, il y a des tests qui montrent que ces mesures sont efficaces. Mais je ne pourrais pas vous donner un pourcentage exact sans consulter les documents en question mais il existe une amélioration considérable.

[*Text*]

Mr. Loiselle: So there is some work being done towards that, to improve the . . .

Mr. Baldwin: Yes, I am looking and trying to do some rapid mathematics. I would say that the improvement is running 10 to 20 per cent.

Mr. Loiselle: Improvement?

Mr. Baldwin: Yes.

M. Loiselle: Dans un autre domaine, monsieur Pratte, j'aimerais que vous me donniez certains renseignements sur le nouveau service entre Ottawa et Montréal, sur les ADAC ou sur ce que vous appelez *Air Transit* sur les avions à décollage rapide et sur l'expérience que vous croyez obtenir par ce service?

M. Pratte: Comme vous le savez, monsieur Loiselle, le service n'est pas encore en opération; il doit entrer en opération dans le cours du printemps 1974, j'imagine, dès que l'aéroport du Parc Victoria aura été complété parce qu'il est encore en voie de construction. Je ne sais pas exactement quelle est la nature de l'information que vous voulez avoir.

• 1630

M. Loiselle: Je crois que vous avez commencé à faire des décollages et des prévisions.

M. Pratte: La compagnie subsidiaire *STOL AIR* a commencé à former du personnel, nous procédons maintenant à l'embauche du pilote. Nous entraînons présentement des pilotes afin d'être en mesure de commencer au printemps, dès que les installations portuaires auront été complétées.

M. Loiselle: Dernièrement on voyait dans les journaux que *Air Transit* ou *STOL Air*, je ne sais pas si, sur les avions, c'est marqué «*Air Transit*» . . .

M. Pratte: *Air Transit*, oui.

M. Loiselle: Est-ce que cela va s'appeler «*Air Transit*»?

M. Pratte: C'est le nom de la compagnie, oui.

M. Loiselle: C'est le nom de la compagnie. On dit que ces avions pourront prendre de 40 à 50 passagers à bord, alors que présentement, ils en prennent 10 par unité.

M. Pratte: En ce moment, c'est simplement un projet-pilote qui est fait afin de déterminer véritablement s'il y a un marché pour ce genre de transport. Si l'expérience s'avère fructueuse, à ce moment-là, il s'agira de déterminer pour le manufacturier s'il y a lieu de développer cet avion plus considérable, plus gros que le DH C-7, qui est un avion De Havilland et qui a 45 ou 50 places. Et je pense qu'il n'est pas question de continuer le service indéfiniment avec un avion de 10 ou 11 places.

M. Loiselle: Oui, je suis d'accord, cela ne serait pas très rentable. Supposons qu'à l'heure actuelle, ce service est mis en marche et que l'expérience semble favoriser l'extension d'un tel projet; est-ce que vous prévoyez établir un trajet semblable entre Toronto-Ottawa ou Toronto-Montréal, ou si les distances sont trop grandes pour ce genre d'avion?

M. Pratte: Cela dépend beaucoup du genre d'avion qui sera produit. Je ne pense pas que les spécifications soient encore suffisamment connues. Par exemple, je pense qu'entre Toronto-Montréal, cela pourrait peut-être être desservi, dépendant de la nature de l'avion qui sera manufacturé. Seulement, il ne serait pas question de desservir Toronto-Montréal avec l'avion *Twin Otter* qui va être employé, c'est un avion qui ne serait pas assez confortable pour une envolée de cette durée-là et pas assez rapide.

[*Interpretation*]

M. Loiselle: De sorte qu'on travaille à atteindre cette fin.

M. Baldwin: Oui, j'essaie de faire des calculs rapides. Je dirais que l'amélioration se situe entre 10 et 20 p. 100.

M. Loiselle: Amélioration?

M. Baldwin: Oui.

Mr. Loiselle: Relating to another subject, Mr. Pratte, I would like to have information about the new service between Ottawa and Montreal known as STOL, that is the air transit using short take-off and landing aircraft. What do you hope to provide through this service?

Mr. Pratte: As you know, Mr. Loiselle, this service is not yet in operation; it will come into effect in the spring of 1974 as soon as the Victoria Park Airport is completed, since it is in the process of being built. I do not know exactly what kind of information you want.

Mr. Loiselle: I believe that you have already started using these planes and making tests and plans.

Mr. Pratte: The branch company, STOLAIR, has begun to train staff and we have started to hire pilots. The pilots are now being trained so that they will be able to begin work in the spring as soon as the airport installations are completed.

Mr. Loiselle: Recently in the newspapers we have been seeing references to air transit or STOLAIR, I believe that air Transit" will be marked on the airplanes.

Mr. Pratte: Yes, it is Air Transit.

Mr. Loiselle: Will it be called Air Transit?

Mr. Pratte: Yes, this is the name of the company.

Mr. Loiselle: This is the name of the company. It seems that these airplanes will have a seating capacity of 40 to 50 passengers, but at the present time they can only take ten.

Mr. Pratte: At the present time, we are engaging in a pilot project to determine if there is really a demand for this type of transportation. If the experiment is successful, then it is up to the manufacturer of the airplane to decide whether to develop one which is larger than DHC-7 made by De Havilland and which would have a seating capacity of 45 to 50. I do not think we would consider continuing this service indefinitely with a 10 or 11 seat airplane.

Mr. Loiselle: Yes, I understand it would not be very profitable. Let us suppose that this service is begun and the experience proves to be successful; do you foresee offering a similar service between Toronto and Ottawa or Montreal and Toronto or are the distances too great for this type of airplane?

Mr. Pratte: That depends to a great extent on the type of airplane which will be produced. I do not think that the specifications are well enough known at the present time. I do think that Toronto-Montreal would be a possibility depending on the type of aircraft manufactured. However, there is no question of serving Toronto-Montreal with the Twin Otter airplane which will be used, since it is not comfortable enough for a flight of that length nor is it rapid enough.

[*Texte*]

M. Loiselle: Non, d'accord. Supposons que vous revenez au DCH dont vous avez parlez, que vous l'acceptez pour le trajet Montréal-Ottawa, est-ce que ces unités-là pourraient donner un service convenable aux voyageurs de Montréal-Toronto ou Ottawa-Toronto? L'expérience que vous tentez actuellement vous mène où?

M. Pratte: L'expérience qui est tentée actuellement vise à déterminer si, advenant un besoin réel, on est en mesure de le satisfaire pour un transport par voie aérienne de centre-ville à centre-ville, entre autres, parce que de plus en plus les aéroports sont plus éloignés du centre de la ville et les enquêtes qui ont été faites ne nous permettent pas de déterminer, ni à nous, ni au gouvernement, si vraiment il y a un besoin pour ce genre de service. Et c'est l'objet du projet *STOL* ou *Air Transit*, c'est de nous aider et d'aider le gouvernement, parce que nous sommes en somme les mandataires du gouvernement, à déterminer s'il y a lieu de poursuivre l'expérience.

Mr. Loiselle: May I have just one more question?

The Chairman: Yes.

Mr. Loiselle: I will turn to the last article I have here. Perhaps some of my friends on my right would jump about this. We are talking about Pickering Airport. It seems to me, as one who is not from Toronto, that nearly all the members and most of the people around Toronto are against Pickering Airport. Je suis bien consentant, mais est-ce que vous accepteriez de faire une recommandation au ministre des Transports, en qualité de président d'Air Canada, de fermer l'aéroport de Pickering et de donner les mêmes services à Sainte-Scholastique?

M. Pratte: Étant donné qu'il y a . . .

M. Loiselle: Dans la région, de Toronto, on semble vouloir créer toutes sortes de difficultés pour ce qui est de l'installation de cet aéroport. Je me demande, pourquoi on n'amène pas tout cela à Sainte-Scholastique et les gens de Toronto seront satisfaits, ils n'auront plus de problème avec Pickering et Sainte-Scholastique remplira le devoir de l'aéroport international.

The Chairman: This is not really a question for Air Canada to deal with. That is for the Ministry of Transport.

Mr. Loiselle: No, but I would just like to get his opinion. There have been many questions put to the Chairman of Air Canada in these two days that were not real question. They were just asking for an opinion, and I was just asking for the opinion of the President of Air Canada.

M. Pratte: Mon opinion est la suivante, monsieur Loiselle, il ne fait aucun doute qu'à un moment donné, dans le temps, il devra y avoir un second aéroport à Toronto à moins qu'on soit prêt à étendre Malton de façon presque démesurée. Et si mon souvenir est exact, si j'ai bien compris les objections qu'il y avait à Pickering, celles-ci s'adressaient plus au site de l'aéroport qu'à la nécessité éventuelle d'avoir un second aéroport.

M. Loiselle: Je crois que vous avez raison quant à la superficie de Malton, et tout le monde est contre l'extension de Malton. Comme dans la région de Toronto on ne voulait pas de Pickering, je suis d'accord qu'on leur rende les services nécessaires à Sainte-Scholastique.

[*Interprétation*]

Mr. Loiselle: Yes, I agree. If you decide to use the DCH which you referred to for the Montreal-Ottawa flight, would this plane also be able to give adequate service between Montreal and Toronto or Ottawa and Toronto? What conclusions would you be ready to draw from your present experiment?

Mr. Pratte: The aim of this experiment is to determine whether we would be able to provide air transport from downtown to downtown, if there is a demand for this. Airports are being located at greater and greater distances from the centre of the city. The work which we have done on this so far has not enabled us to conclude whether such a demand exists. This is the aim of the STOL or Air Transit project, mainly to provide the government with this information and to determine whether the experiment is worth continuing.

M. Loiselle: Me permettez-vous encore une question?

Le président: Oui.

M. Loiselle: Je vais faire allusion à un article que j'ai devant moi. Peut-être que les collègues à ma droite vont commencer à pousser les hauts cris. Nous parlons de l'aéroport de Pickering. Il me semble, n'étant pas de Toronto, que presque tous les députés et les habitants de Toronto sont contre l'aéroport de Pickering. I am quite willing to accept the point of view, but would you be prepared to recommend to the Minister of Transport in your position as President of Air Canada that the Pickering airport project be abandoned and that the same services be provided in Sainte-Scholastique?

Mr. Pratte: Since . . .

Mr. Loiselle: It seems that all sorts of obstacles are being put up to prevent the construction of this airport in the Toronto area. As far as I am concerned, the entire project can be transferred to Sainte-Scholastique and the Torontonians will be satisfied, they will no longer have any problems with Pickering, and Sainte-Scholastique will assume the function of an international airport.

Le président: Cette question ne relève pas d'Air Canada, mais du ministère des Transports.

M. Loiselle: J'aimerais simplement connaître son avis. On a posé beaucoup de questions peu intéressantes au président d'Air Canada ces jours-ci. Je voulais simplement connaître l'avis du président d'Air Canada.

Mr. Pratte: It is my opinion, Mr. Loiselle, that at one point in time a second airport will have to be built in Toronto unless we are willing to extend Malton in an absolutely extravagant way. And if I remenber correctly, the objections about Pickering related more to the location of the airport rather than to the need of having a second one.

Mr. Loiselle: I think you are right, as far as the size of Malton is concerned, and everybody is against this extension. Since people in the Toronto region do not want to hear about Pickering I would have no objection to have the Sainte-Scholastique airport provide these services.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

The Chair has been notified that Mr. Mazankowski would like to switch places with Mr. Lundrigan. I have Mr. Mazankowski on my list next so I will hear Mr. Lundrigan. I do not like this trading arrangement but I allowed it yesterday with Mr. Mackasey and Mr. Guay and so I am caught in a trap of my own making. I will allow Mr. Lundrigan to go ahead now.

Mr. Mackasey: I have no objection, Mr. Chairman. They are both honourable gentlemen.

The Chairman: Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Thank you very much, Mr. Chairman and gentlemen.

I want to get to the questions we were pursuing earlier today, around 11.50 a.m., about the present state of negotiations between CALEA and Air Canada. We raised the question in the House this afternoon and Mr. Marchand very correctly advised us that the Chairman was before the Committee and we should raise the questions with the Chairman. Bearing in mind that we are getting close to the sounds of Christmas, though dimmed by the announcements of Mr. Macdonald, may I ask whether the negotiations between CALEA and Air Canada management personnel have terminated?

Mr. Pratte: I was advised at lunchtime, sir, that in effect the negotiations that were carried on with the assistance of the two conciliation officers in Montreal had terminated. The next step, of course, has to be the appointment of either a board of conciliation or a commissioner, as is set out in the Canada Labour Code.

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, I am sure, shares, more so than any Canadian and as much as any member of Parliament, the concern that we all must have, bearing in mind the importance of transportation generally and at the present moment particularly. So can he indicate to us the basis for the breakdown in negotiations?

Mr. Pratte: I am afraid, sir, that I do not want to say anything that could jeopardize or prevent a possible settlement of the dispute.

Mr. Lundrigan: Nor would anybody, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: The Canada Labour Code lays down certain procedures that have to be followed, and the next one is the appointment of a commissioner or the appointment of a board. We have to follow that route whether we like it or not. We just have no choice; neither party has any choice. I think that is the proper forum for discussing the issues and trying to arrive at a settlement. It would serve no useful purpose for me to give my own personal opinion because, in effect, my own personal opinion could very well be invalid. It might not be shared by the union, and it could be an obstacle in the eventual settlement of the dispute.

Personally, I regret that the dispute is going to a board. It is unfortunate, but that does not mean necessarily that it is total disaster. We reached the last settlement that we made with the flight attendants while the proceedings were going on before the board of conciliation, and I certainly do not want to do anything ... I will spare no effort, and my officers will spare no effort, to arrive at a settlement just as quickly as we can.

[*Interpretation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Loiselle.

On me signale que M. Mazankowski voudrait prendre la place de M. Lundrigan. Comme le nom de M. Mazankowski vient maintenant, je vais donner la parole à M. Lundrigan. Je n'aime pas ces arrangements mais étant donné que je les ai tolérés hier pour M. Mackasey et M. Guay, je vais faire de même aujourd'hui. Je donne donc la parole à M. Lundrigan.

M. Mackasey: Je n'ai aucune objection, monsieur le président car ce sont deux hommes fort honorables.

Le président: Monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Je vous remercie, monsieur le président.

Je voudrais en venir aux questions que nous avions examinées vers 11 h. 50 ce matin concernant l'état actuel des négociations entre la CALEA et Air Canada. Nous avons posé cette question à la Chambre cet après-midi et M. Marchand nous a répondu très justement qu'étant donné que le président comparaît devant le Comité c'est à lui qu'il faut poser la question. Vu que la période de Noël approche, j'aimerais savoir si les négociations entre la CALEA et Air Canada sont sur le point d'aboutir.

M. Pratte: On m'a fait savoir au déjeuner que les négociations menées avec l'aide de deux fonctionnaires chargés de la conciliation, qu'elles avaient abouti. L'étape suivante prévoit la nomination soit d'une commission de conciliation soit d'un commissaire conformément au Code canadien du travail.

M. Lundrigan: Je suis convaincu que l'importance du transport particulièrement dans la conjoncture actuelle ne vous laisse pas indifférent, monsieur Pratte, pas plus d'ailleurs que l'ensemble de nos concitoyens et de tous les députés. Pourriez-vous dès lors nous donner les raisons de l'échec de ces négociations?

M. Pratte: Je ne puis rien dire qui risque de porter préjudice à un accord éventuel.

M. Lundrigan: Je vous comprends parfaitement.

M. Pratte: Le Code canadien du travail prévoit des procédures à mettre en œuvre dont la suivante est la nomination d'un commissaire ou d'une commission de conciliation. C'est donc la procédure que nous sommes tenus de suivre. Aucun des deux partis en cause n'a de choix en la matière. C'est dans ce cadre qu'il faut essayer d'arriver à un accord. Il serait inutile dans ces circonstances que je vous donne mon avis personnel. Cet avis pourrait ne pas être celui du syndicat et je risquerais ainsi d'empêcher un accord éventuel.

J'estime pour ma part dommage que le différend soit porté devant une commission. C'est dommage mais cela ne veut pas dire que ce soit catastrophique. Le dernier accord conclu avec le personnel de bord a été signé alors que la commission de conciliation était encore saisie du dossier et je ne voudrais certainement pas compromettre l'affaire. Néanmoins, moi-même ainsi que mes collaborateurs feront l'impossible pour conclure un accord équitable dès que possible.

[*Texte*]

Mr. Lundrigan: I understand that, sir. Can you tell the Committee if the members of CALEA make any contribution toward their pension benefits? Are there automatic deductions from their salaries for pensions?

Mr. Pratte: All company personnel.

• 1640

Mr. Lundrigan: They do in fact pay toward their pensions.

Mr. Pratte: Like every member of the personnel.

Mr. Lundrigan: Could I ask you if they did submit to your corporation a written presentation on pensions which they wished to have negotiated?

Mr. Pratte: I said this morning, sir, that the matter of the pension plan had been raised in the negotiations.

Mr. Lundrigan: In a written way. Did they write and indicate this formally before your group or your conciliators?

Mr. Pratte: I believe so, but I have not personally seen the document. Whether it is in writing or not does not change the situation in my opinion because I think negotiations are carried on just as much verbally as they are in writing.

Mr. Lundrigan: I am asking very simple questions because I want to get in quite a number of them. Has your corporation given any written response to the notice they gave of the intention to raise the pension matter? Did they present their propositions to you in a written manner? Did you give them any written response?

Mr. Pratte: I do not know, and personally I do not believe that it really matters very much. Labour negotiations are not carried on by correspondence. I have never seen that happen, and I do not think I should go any further than that. One thing I want is to have a quick settlement with the union, and I want to avoid making any statement that could jeopardize whatever chance we have to do that.

Mr. Lundrigan: Can I ask you if your corporation—has the Chair any doubt about the question?

The Chairman: I have some doubt about the line of questioning you are proceeding with, and I am hoping that you could veer away from it.

Mr. Lundrigan: If the Chair would check clauses 7 and 12 of the bill we have before us, I think the Chair will be convinced, and Mr. Stewart will be as well, that this is quite within the purview of the Committee.

The Chairman: I am not questioning that aspect of your questions. As much as you and I both would like to settle that strike for Mr. Pratte, this is not the proper place . . .

Mr. Lundrigan: I did not realize there was a strike on that, Mr. Chairman.

The Chairman: There is a breakdown in the negotiations.

Mr. Lundrigan: Your information is more up to date than mine. Could I ask Mr. Pratte—we are getting at the nub of a major problem here—if the corporation has refused to enter into formal negotiations with CALEA in the area of pension benefits? Has this been conveyed to the members of the union?

[*Interprétation*]

M. Lundrigan: Je comprends, monsieur. Pourriez-vous nous dire si les membres de la CALEA contribuent à leur pension de retraite. Est-ce que des retenues automatiques sont opérées sur leur salaire?

M. Pratte: Tout le personnel de la Société.

M. Lundrigan: Donc, ils contribuent à leur pension.

M. Pratte: Comme tout le monde dans la Société.

M. Lundrigan: Est-ce qu'ils vous ont soumis une demande écrite concernant la possibilité de négocier ces pensions?

M. Pratte: J'ai déjà dit ce matin que la question des régimes de pensions a été soulevée durant les négociations.

M. Lundrigan: Mais les agents de conciliation en ont été avisés officiellement par écrit?

M. Pratte: Je crois bien tout en n'ayant pas vu moi-même ce document. A mon avis, que cette demande ait été faite par écrit ou non ne change rien au problème, les négociations se faisant aussi bien oralement que par écrit.

M. Lundrigan: Votre Société a-t-elle répondu par écrit à l'avis concernant la question des pensions? Leurs propositions vous ont-elles été soumises par écrit? Leur avez-vous répondu par écrit?

M. Pratte: Je ne sais pas, je ne pense pas que cela porte à conséquence. Les négociations syndicales ne sont pas par écrit de toute façon. Ce que je voudrais c'est qu'on arrive à un accord rapide avec le syndicat et je tiens surtout à ne rien dire qui puisse retarder pareil accord.

M. Lundrigan: Est-ce que le président a quelques doutes au sujet de ma question?

Le président: J'ai quelques doutes concernant le type de questions que vous êtes en train de poser et j'aimerais que vous passiez à autre chose.

M. Lundrigan: Si le président voudrait bien vérifier les articles 7 et 12 du présent Bill, je ne doute point qu'il conviendra ainsi que M. Stewart que cette question relève de la compétence du Comité.

Le président: Je n'ai pas dit le contraire. Il ne nous appartient pas ni à vous ni à moi de régler cette grève.

M. Lundrigan: Je ne savais pas qu'il y avait grève, monsieur le président.

Le président: Il y a rupture de négociations.

M. Lundrigan: Vos renseignements sont plus récents que les miens. M. Pratte pourrait-il nous dire si la Société a refusé d'entamer des négociations officielles avec le CALEA relativement au régime de pensions? Les membres du syndicat sont-ils au courant?

[*Text*]

Mr. Pratte: I am not prepared to say what has transpired at the negotiation sessions.

Mr. Lundrigan: You are not prepared to divulge this to the Committee.

Mr. Pratte: No, sir.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, maybe we will have to summon the members of the union before we are through with the bill. Can I ask Mr. Pratte . . .

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. Lundrigan: I think Mr. Stewart wants to have a talk . . .

The Chairman: No. You direct your questions to these witnesses through the Chair, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: That is what I am intending to do, if I can get the proper . . .

Mr. Stewart (Cochrane): I could raise a point of order . . .

Mr. Lundrigan: Go ahead, Mr. Stewart.

The Chairman: You are perfectly welcome to raise something as a point of order, but the Chair cannot allow this crossfire.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I am quite willing to allow him his point of order.

The Chairman: I have not seen it, so I am recognizing you, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, can I ask Mr. Pratte something very seriously? In view of the fact that negotiations have broken down, and bearing in mind the presentation made by Mr. MacKay earlier, and several members today from both sides of the Committee, about a concern for the morale, about a concern for what appears to be an inflexibility at the top level of management, and about the continuation of strikes over a period of time, what can the Chairman tell us today that is of encouragement to members of the group of people so involved and to the Canadian public? Can he allay any fears that we will be faced with an arrangement or the lack of one which could inconvenience the general public and the workers so involved? Can he tell us anything that will give us some encouragement?

Mr. Pratte: I do not want to make any statements that I think would be damaging to the chances of effecting a settlement, which I dearly want. I do not believe your statement about ours being inflexible is really warranted. Again, it is a matter of judgment. I think that indicates the difficulty which we are in here. I suppose the union leaders could say that we are inflexible because we are not acceding to all their demands. I suppose I could say that I find them inflexible because they are sticking to all their demands, some of them, or part of them. So this is really a matter of judgment. I am not prepared to pass judgment on the action of the union or on their strategy, because I do not think it is my role.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne peux rien vous dire au sujet de ce qui s'est passé à la table des négociations.

M. Lundrigan: Vous ne pouvez pas le dire au comité.

M. Pratte: Non, monsieur.

M. Lundrigan: Monsieur le président, il nous faudra peut-être convoquer les membres du syndicat avant de terminer l'étude du Bill. Pourrais-je demander à M. Pratte . . .

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. Lundrigan: Je crois que M. Stewart a quelque chose à dire.

Le président: Non, veuillez poser vos questions au témoin par mon entremise, monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: C'est ce que je comptais faire . . .

M. Stewart (Cochrane): J'invoque le Règlement.

M. Lundrigan: Allez-y, monsieur Stewart.

Le président: Vous pouvez invoquer le Règlement mais non pas discuter de cette façon.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je suis d'accord qu'il invoque le Règlement.

Le président: Je vous donne la parole, monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Étant donné qu'il y a rupture des négociations et compte tenu des remarques de M. MacKay et de ce que différents membres du Comité ont dit aujourd'hui au sujet du manque de souplesse de la haute direction et de la durée des grèves, le président aurait-il des paroles encourageantes à nous offrir? Peut-il nous assurer que l'accord éventuellement conclu ne risquera pas de porter préjudice aussi bien au grand public qu'aux travailleurs concernées?

M. Pratte: Je ne veux rien dire de peur de porter préjudice à un accord éventuel. Vous dites que nous sommes inflexibles ce que je ne crois pas justifié. Là encore c'est subjectif. Nous avons des difficultés, c'en est une preuve. Je suppose que les chefs syndicaux pourraient dire que nous sommes inflexibles, parce que nous n'accédons pas à toutes leurs demandes. Je pourrais dire que je les trouve inflexibles puisqu'ils se cramponnent à toutes ou presque toutes leurs demandes. C'est vraiment subjectif. Ce n'est pas mon rôle de juger les actions du syndicat ou leur stratégie.

[*Texte*]

• 1645

I think what I have to do, and what my industrial relations people are doing, is really make as much of an effort as possible to try to achieve a reasonable settlement for all concerned.

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, I would have thought that any people who pay part of the contribution of a benefit they are to derive should at least have the right to discuss it, bargain over it and negotiate it. That would sort of justify to me the inflexible adjective that I used to describe your top level management.

Nevertheless, getting back to the question, we have a situation that we have had going now for some time. I believe negotiations have gone on since August 28.

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Lundrigan: The contract ran out the end of August or September?

Mr. Pratte: The end of September, sir; I was mistaken this morning.

Mr. Lundrigan: You indicated earlier your eagerness to want to meet with people in positions of authority within unions, and that you had even requested that they bring to you suggestions on how best you can improve your communications system. Would you be willing—I know this is a hypothetical question—if in fact we cannot reach a satisfactory working relationship here, to personally make yourself available so that the people involved can express to you many of the things which obviously you are not completely aware of, from the evidence deduced in the last couple of days, so that we can avoid any confrontation which will inconvenience either the public or the unions involved?

Mr. Pratte: If I may reply without any regard to this present dispute—as I said to you and to the Chairman, I do not want to say anything that could jeopardize our chances for an early settlement—I am at all times readily accessible to the leaders of the union. I cannot personally, because I do not consider myself as an expert in that field, deal with all matters pertaining to industrial relations problems.

Mr. Lundrigan: Understandable.

Mr. Pratte: But I take a very active interest, and some action has been taken following—I do not want to breach any confidence in any conversation that I might have had—communications to me by union leaders, and very quickly. So if you have the impression that I am not interested, or the VP personnel are not interested, that we do not follow it up, and that a union leader can never reach me . . .

Mr. Lundrigan: I did not say that. You are now making accusations. I have tried to be very kind to you. I have asked you whether you would make yourself available, and I outlined the circumstances. I am not suggesting that you are not interested. Who would ever suggest that?

Mr. Pratte: I am not prepared, Mr. Lundrigan, to take over the negotiations, but I am prepared to continue to take the kind of interest that I have been taking, and at one point in time I will have to decide what I will do. This is what I think my job is. But I am not prepared to take over the jobs of the Chief of Personnel and Director of Industrial Relations.

[*Interprétation*]

Ma fonction et celle de mes représentants des relations de travail c'est de faire tous les efforts possibles pour aboutir à un règlement qui satisfasse tous les intéressés.

M. Lundrigan: Monsieur Pratte, je pense que les gens qui paient une partie de la cotisation ont au moins le droit d'en discuter, et de la négocier. Cela justifie, à mon sens, l'hépithète inflexible dont je me suis servi pour décrire la haute direction.

Néanmoins, et pour en revenir à la question, nous avons là une situation qui dure depuis quelque temps déjà. Je crois que les négociations se pourvuivent depuis le 28 août.

M. Pratte: C'est cela monsieur.

M. Lundrigan: Le contrat s'est terminé à la fin du mois d'août ou en septembre.

M. Pratte: A la fin de septembre, monsieur. Je me suis trompé ce matin.

M. Lundrigan: Vous avez parlé tout à l'heure de votre désir de rencontrer les gens qui ont des postes de responsabilité au sein des syndicats et vous leur avez même demandé d'apporter des suggestions pour améliorer les communications. C'est une question hypothétique mais si vous ne pouvez établir des relations de travail satisfaisantes, seriez-vous disposé à vous rendre personnellement disponible pour que les personnes en cause puissent vous dire bien des choses que vous ne connaissez pas encore, si j'en juge d'après les témoignages que nous avons reçus ces derniers jours, afin d'éviter une confrontation qui incommodera soit le public, soit le syndicat?

M. Pratte: Permettez-moi de répondre sans parler du différend actuel. Je vous l'ai mentionné de même qu'au président, je ne veux rien dire qui pourrait compromettre nos chances de règlement prochain. Mais je suis toujours à la disposition des chefs syndicaux. Je ne me considère pas un expert en ce domaine, et je ne puis personnellement traiter de toutes les questions qui se rapportent au problème des relations industrielles.

M. Lundrigan: C'est compréhensible.

M. Pratte: Mais j'y prends un vif intérêt. Sans enfreindre le caractère confidentiel de mes conversations, nous avons déjà pris des mesures à la suite des communications que m'ont faites les chefs syndicaux. Si vous avez l'impression que je ne suis pas intéressé, ou que la haute direction n'est pas intéressée à poursuivre cette affaire, et qu'un chef syndical ne peut me rejoindre . . .

M. Lundrigan: Je n'ai pas dit cela. Vous partez des accusations. J'ai essayé d'être bienveillant. Je vous ai demandé si vous étiez disponible et j'ai résumé les circonstances. Je ne prétends pas que vous n'êtes pas intéressé. Qui pourrait dire une chose pareille?

M. Pratte: Je ne suis pas prêt, monsieur Lundrigan, à prendre en charge les négociations, mais je veux continuer à m'y intéresser. A un certain moment, j'aurai à décider ce que je dois faire. C'est là mon rôle. Je ne suis pas prêt à prendre en charge le travail du chef du personnel et du directeur des relations industrielles.

[*Text*]

Mr. Lundrigan: Can I ask a final supplementary? Are you prepared to investigate the aspects of your labour relations people, whoever are dealing with labour relations, to see why it is that we seem to always come to some kind of an impass before we reach some kind of settlement, especially when it seems to be hung up on a matter so vital to the union involved, a matter of pensions, to which they are making very substantial contributions.

Mr. Pratte: Well this problem of industrial relations has been very close to my heart because I believe there has to be a way to resolve our differences, a much better way than the one we have now. I think you will readily agree that it takes two to make a deal therefore I am saying it is very difficult to discuss these matters publicly because I do not think this will resolve the issue at all, but certainly you have my assurance I am following that extremely closely.

The Chairman: I think we will end on that note Mr. Lundrigan. Mr. McRae.

• 1650

Mr. Lundrigan: I want to thank the Chair and also I think Mr. Stewart has now read Sections 7 and 12, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, following Mr. MacKay's line of thought regarding Mr. Fisher's penetrating look at Air Canada, I assume this is the same Mr. Fisher who two or three weeks before the election predicted the Liberals would get 150 seats, was it.

How long has Mr. Chartrand been your Director of Personnel or Vice President in charge of Personnel?

Mr. Pratte: He has been Vice President I think for a year, and he was on loan to us before that. He was a director of organization development if I remember correctly for a year and a half before that.

Mr. McRae: How many strikes have you had in the last five or six years?

Mr. Pratte: I think we tabled that yesterday, or I read the list yesterday, just a second. Yes, I read it out and I think it said we had the NIAM strike in 1959 which lasted for four weeks, and then in 1971 there was a rotating strike by the I.M., and in 1973 there was a rotating strike by the I.M. and I think that is it.

Mr. McRae: But only one of these actually caused services to be cut off completely, is that right.

Mr. Pratte: That is the one in 1959, yes. That does not mean to say that I am very happy. I would much prefer to come here and say we have had no strikes whatsoever.

Mr. McRae: To go to a completely different line of reasoning, which is what I want to do this round, I had a conversation with a very senior official of the CTC in June and I am only going from memory but I was astounded at the figures and I want to put them to you to see whether you agree with them. My concern is with user costs, the percentage of cost that is borne by the user and the percentage of cost that is borne by the state in one form or another on different modes of transportation. This particular individual put to me that the railways function on the basis that the user paid 80 per cent of the cost of operating the railways but in terms of air service he pointed to a figure of 25 per cent only. Does that figure sound reasonable at all to you?

[*Interpretation*]

M. Lundrigan: Puis-je poser une dernière question supplémentaire? Êtes-vous prêt à examiner les points de vue des personnes qui s'occupent des relations de travail pour tenter d'expliquer cette sorte d'impasse qui précède toujours le règlement, surtout lorsqu'une question aussi vitale pour le syndicat est en cause, à savoir la question des pensions, à laquelle ils apportent des contributions substantielles.

M. Pratte: Ce problème des relations industrielles me tient à cœur, car il y a une façon, je crois, de régler le différend, un moyen meilleur que celui dont nous disposons actuellement. Nous sommes d'accord, il faut être deux pour faire une affaire, par conséquent, il est très difficile, à mon avis, de discuter publiquement de ces questions, car je ne crois pas trouver ainsi la solution, mais vous avez certainement ma parole, je surveille la situation de très près.

Le président: Je pense que nous allons terminer sur cette note, monsieur Lundrigan. Monsieur McRae.

M. Lundrigan: Je veux remercier le président et également M. Stewart qui a lu les articles 7 et 12, monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, pour reprendre le thème de M. MacKay concernant l'étude sérieuse qu'a faite M. Fisher d'Air Canada, je suppose qu'il s'agit du même M. Fisher qui il y a deux ou trois semaines a prédit, avant l'élection, que les libéraux auraient 150 sièges.

Depuis combien de temps M. Chartrand est-il votre directeur du personnel ou vice-président en charge du personnel?

M. Pratte: Il est vice-président depuis environ un an. Il nous était prêté avant cela. Si je me souviens bien il a été pendant un an et demi directeur du développement de l'organisation.

M. McRae: Combien de grèves avez-vous eues depuis cinq ou six ans?

M. Pratte: Je crois avoir déposé ces renseignements hier ou du moins j'en ai lu la liste hier. Un instant. Oui, je l'ai lue et j'ai mentionné la grève NIAM de 1959 qui a duré quatre semaines; en 1971, il y a eu la grève par rotation de la IM, et en 1973 une autre grève par rotation de la IM. Je crois que c'est tout.

M. McRae: Mais ces services ont été suspendus complètement pendant une seule de ces grèves, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui, pendant la grève de 1959. Cela ne signifie pas que je sois bien content. Je préférerais venir ici et vous dire qu'il n'y a pas eu de grève du tout.

M. McRae: Pour passer à un autre sujet complètement, et c'est ce que je veux faire à ce tour-ci, j'ai eu une conversation avec un haut fonctionnaire de la Commission canadienne des transports en juin et je me fie à ma mémoire, mais j'étais étonné des chiffres qu'il m'a communiqués. J'aimerais vous les présenter pour savoir si vous êtes d'accord. Je me préoccupe des coûts pour l'utilisateur, le pourcentage des coûts qui est payé pour l'utilisateur et le poucentage des coûts qui est payé par l'État, sous une forme ou sous une autre, pour les différents modes de transport. Ce fonctionnaire m'a dit que pour les chemins de fer l'utilisateur paie 80¢ du coût d'exploitation et que pour les lignes aériennes ce chiffre n'était que de 25¢. Est-ce que cela vous semble raisonnable?

[*Texte*]

Mr. Baldwin: I think it depends entirely Mr. McRae, on what you include in your costs because the air structure is composed of the airport, the terminal building, the navigation aides, landing aides, the air traffic control system, weather services and a whole variety of things. If you want to make the percentage of payment recovered from aviation look poor, you would throw in everything including the weather service which is available as a free service to everybody in other transportation modes as well.

Mr. McRae: I assume they would throw in a portion of the weather service that you would use?

Mr. Baldwin: Yes, I think they do. However, in taking that very broad context, your figure probably would not be too far out, but a lot of those services are available not just to airlines, they are available to private aviation and some types of them to the general public as well. If you come down to the airport which is the most readily identifiable portion, of it, the terminal building and the field itself, then a much more substantial part of the cost is borne, and of course, big airports like Toronto and Montreal, are, I think now, I have not seen the recent MOT figures, are self-sustaining. Certainly we feel that we pay in Canada a very substantial amount of charges, fees and taxes to governments, including provincial governments and are comparative to what is, let us say, being paid by airlines in the United States.

Mr. McRae: This would make the air user, whether he be CP Air or Air Canada, pretty substantially involved in some kind of socialist enterprise, if 75 per cent of the cost was borne by the state in one form or another.

• 1655

Unfortunately, the figures are not available for the industry which I think would also have a bearing in that kind of area.

Mr. Baldwin: Landing fees, aircraft fuel assessments and all charges that we paid to governments of this type in 1972 ran over $20 million.

Mr. McRae: Following up on some earlier comments that we made I would like to deal with a concept I had of Air Canada. I was a little disturbed yesterday, Mr. Pratte, when you equated profits and service. It seemed to me that Air Canada has a role in Canada which really is not—it should not be totally or should not be too closely related to profits. I agree that you should break even or something like that but it seems to me that in some ways in the last five or ten years you have been breaking away from that role and that is serving the smaller communities in the North and it seems to me that the money that you make, the gravy that there is in the long hauls and between the larger centres—Air Canada should still be in business in smaller areas and that this is a role that Air Canada really can only play. I would like to relate that to the role of Transair into Thompson. Now I understand, if I remember correctly, up to three or four years ago Air Canada—I cannot remember the dates—was flying into Thompson.

Mr. Baldwin: No.

Mr. McRae: You never flew into Thompson, Manitoba?

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Cela dépend entièrement, monsieur McRae, de ce que comprennent vos coûts, car la structure aérienne se compose des aéroports, des aérogares, des aides à la navigation, des aides à l'atterrissage, du système du contrôle du trafic aérien, des services météorologiques et d'une foule d'autres choses. Si vous voulez que le pourcentage des paiements recouvrés de l'aviation soit bas, vous ajoutez tout ce que vous voulez, y compris le service météorologique qui est disponible comme service gratuit pour tout le monde dans les autres modes de transport également.

M. McRae: Je suppose que vous incluez une partie des services météorologiques que vous utilisez?

M. Baldwin: Oui, je crois qu'on le fait. Toutefois, dans ce contexte très général, votre chiffre ne serait certainement pas très éloigné du chiffre réel. Mais plusieurs de ces services ne sont pas disponibles qu'aux lignes aériennes, ils le sont à l'aviation privée et certains au public en général. Si vous prenez l'aéroport, qui est la partie facilement identifiable, l'aérogare et le terrain lui-même, une partie beaucoup plus importante du coût est supportée et évidemment les aéroports importants comme Toronto et Montréal se suffisent à eux-mêmes maintenant, mais je n'ai pas vu les derniers chiffres du ministère des Transports. Nous croyons certainement que nous payons ici au Canada une somme importante des frais, des droits et des impôts au gouvernement, y compris les gouvernements provinciaux, qui se comparent disons à ce qui est payé aux lignes américaines.

Mr. McRae: Ainsi l'utilisateur des lignes aériennes, que ce soit la CP ou Air Canada, participe beaucoup à ce genre d'entreprise socialiste, si 75 p. 100 des coûts sont supportés par l'État sous une forme ou sous une autre.

Malheureusement, les chiffres concernant l'industrie ne sont pas disponibles et ils ont également une certaine importance dans ce domaine.

M. Baldwin: Les taxes à l'attérissage, les prix du combustible pour avion et tout ce que nous avons payé au gouvernement de ce genre en 1972 dépasse les 20 millions de dollars.

M. McRae: Pour poursuivre certaines idées qui ont été émises, j'aimerais parler d'un concept que j'avais à propos d'Air Canada. Hier, j'ai été quelque peu surpris, monsieur Pratte, lorsque vous avez mis sur le même plan bénéfices et service. Il me semblait qu'Air Canada a un rôle au Canada qui en fait, ne devrait pas être entièrement ou étroitement relié aux profits. Je suis d'accord pour dire que vous devez vous en sortir mais il me semble que de plusieurs façons au cours des cinq ou dix dernières années vous vous êtes écarté de ce rôle qui consiste à desservir les petites communautés du nord et il me semble que l'argent que vous gagnez, les bénéfices que vous retirez des longs trajets entre les centres importants devraient permettre à Air Canada de continuer à desservir les petites régions et c'est le rôle que seul Air Canada peut jouer. Je voudrais rapprocher cela du rôle de Transair à Thompson. Si je comprends bien, et si j'ai bonne mémoire, il y a trois ou quatre ans, Air Canada, je ne me souviens pas des dates, desservait Thompson.

M. Baldwin: Non.

M. McRae: Vous n'avez jamais desservi Thompson au Manitoba?

[*Text*]

Mr. Baldwin: No.

Mr. McRae: Oh, I am sorry. I was assuming that you were flying—you are not flying into The Pas and those places?

Mr. Baldwin: No.

Mr. McRae: Well, I am sorry.

An hon. Member: Transair.

Mr. McRae: Transair, yes, since, but before that?

Mr. Baldwin: No, sir.

Mr. McRae: You have never flown—what are some of the areas that you did go out of? Do you still fly into Yorkton?

Mr. Baldwin: At one time TCA, as it then was, flew into Brandon and Yorkton and Swift Current and Medicine Hat. It does not now serve those communities. The service was discontinued there probably at least 10 years ago or a little more.

Mr. McRae: What is the rate structure? Have you had a look at the rate structure of those areas where you used to fly into and the rate structure of the carriers who are flying in there now and whether the rate has substantially risen or risen in any way proportionate to your own rate structure?

Mr. Baldwin: Except on the Transcontinental with CP Air's competition, basically my understanding is that the rate structure of the regional carriers where they are not competitive with Air Canada is usually somewhat higher.

Mr. McRae: You do not have any figures at how much higher?

Mr. Baldwin: We could produce figures but I do not have any right now.

Mr. McRae: I would appreciate that because this is one of the points that bothers me. You go out of this service and somebody else moves in and then the community then is left with a considerably higher rate structure. This is the pattern I think that has developed and I do not have the figures to substantiate that.

Mr. Baldwin: We can produce them.

Mr. McRae: I would appreciate that. I thought that you flew into Thompson but I am sorry about that.

Yesterday I also asked you about air cost per mile in Canada and United States and I did not at that time ask you to produce any figures. I would appreciate it if you would in that direction because I think there is something to be learned there from that.

Mr. Pratte: I could produce some excerpts from the publication *Opportunities for Tourism in Canada*, a publication I referred to on Tuesday. It is from a source that is independent from us.

Mr. McRae: I would appreciate that and I think that is another factor. I have always had the feeling that Air Canada played a fairly substantial role in keeping air travel costs down in Canada and this is something I wanted to know about.

[*Interpretation*]

M. Baldwin: Non.

M. McRae: Oh, je vous demande pardon. Il me semblait que vous le desserviez, ne desservez-vous pas The Pas et tous ces endroits?

M. Baldwin: Non.

M. McRae: Eh bien, veuillez m'en excuser.

Une voix: Transair.

M. McRae: Transair, oui, depuis cette date mais avant cette date?

M. Baldwin: Non, monsieur.

M. McRae: Vous n'avez jamais desservi, quelles sont les régions dont vous vous êtes retiré? Desservez-vous toujours Yorkton?

M. Baldwin: A un moment donné, TCA comme on l'appelait alors, desservait Brandon et Yorkton et Swift Current et Medicine Hat. A présent on ne dessert plus ces communautés, le service a été interrompu il y a dix ans ou un peu plus.

M. McRae: Comment sont fixés les taux? Avez-vous examiné le taux de ces régions que vous desserviez et les taux des transporteurs qui vont à présent et pouvez-vous me dire s'ils ont augmenté de façon substancielle en proportion avec vos propres taux?

M. Baldwin: A l'exception du Trans-continental en concurrence avec CPA, je crois savoir que les taux des transporteurs régionaux lorsqu'ils ne concurrencent pas Air Canada sont généralement plus élevés.

M. McRae: Pourriez-vous nous indiquer dans quelle mesure ils le sont?

M. Baldwin: Nous pourrions vous citer des chiffres, mais je ne les ai pas sous la main.

M. McRae: J'en serai reconnaissant, car c'est là l'un des éléments qui me préoccupe. Vous interrompez un service repris par quelqu'un d'autre et la communauté se voit infliger des taux beaucoup plus élevés. Je crois que c'est la situation qui se fait jour mais je n'ai pas les chiffres pour étayer ce que je dis.

M. Baldwin: Nous pouvons vous les fournir.

M. McRae: Je l'apprécierais beaucoup. Il me semblait que vous desserviez Thompson, mais je vous en demande pardon.

Hier, je vous ai également posé des questions à propos du prix au mille aérien aux États-Unis et au Canada mais je ne vous ai pas alors demandé de citer des chiffres. J'apprécierais beaucoup que vous le fassiez car il me semble qu'on pourrait apprendre beaucoup de choses.

M. Pratte: Je pourrais citer plusieurs extraits de la brochure *Possibilités de tourisme au Canada*, brochure dont j'ai parlé mardi. Il s'agit de sources tout à fait indépendantes de notre compagnie.

M. McRae: J'apprécierais beaucoup cela car je pense qu'il s'agit d'un autre facteur. J'avais également l'impression qu'Air Canada jouait un rôle assez important en conservant les prix du transport aérien à un niveau bas au Canada et c'est également un aspect que je désirais connaître.

[*Texte*]

Mr. Pratte: I do not quarrel with that statement at all.

Mr. McRae: Just wrapping these odds and ends up, in terms of safety, when you talk about your safety record and your cost of operation it seems to me—and in this presentation you are missing something and maybe I am wrong. For instance, you tell me that your average flight is 500 and some odd miles versus 1,100 for CP and for other airlines in the States it would be somewhat higher than 500 miles. It seems to me that the relationship of accidents, that is, serious accidents, and the number of landings per the miles you travel should be factors that would be taken into consideration, would it not? If you fly 1,100 miles and land there would be less chance of accident than if you fly 500 miles.

Mr. Pratte: That is why it is extremely difficult to make comparisons in that area; there are so many factors, and certainly you are quite right. I suppose there is more chance or more risk of accident on landing and take-off than there is when you are flying at 30,000 feet. Therefore, the more landings you have in terms of statistics, the more risk of an accident, and that is why it is difficult in this field to make comparisons that are really very valid.

• 1700

Mr. McRae: I would suggest that in some way or other it would be well for you to prepare some figures using those kinds of factors.

I have wondered for some time why it is you use DC-8s and DC-9s as cargo planes, I do not mean in their bellies, but as straight cargo planes. It seems to me they are a fast aircraft designed for passenger work. Would there not be better planes, such as the Bristol freighter or others, for cargo work?

Mr. Baldwin: No, the Bristol freighter is—this is no criticism of what used to be the Bristol Aircraft Company—now an obsolete and high-cost aircraft.

Mr. McRae: Or other planes.

Mr. Baldwin: Or other planes. No, the production of the true freighter aircraft has been one of the great problems of the aircraft industry and with its generation of aircraft, the DC-8 freighter was as official a freighter as there was on the market. The DC-9 is not as efficient quite frankly, but you do have a need for a smaller type cargo aircraft in some situations. The DC-8, did fit at the time we first introduced it in the particular situation in which we intended to use it.

Unquestionably, as you move into larger aircraft, versions of freighter aircraft combined or totalled, such as the 747 look very attractive in terms of their total ton mile costs, but apart from that I am not aware or could not quote you any true freighter aircraft that is in existence. The best freighters are really conversions of commercial aircraft that are also used for passenger service.

Mr. McRae: When you had an accident this summer when that plane burned on the ground . . .

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je ne contredis pas cet argument.

M. McRae: Pour conclure, à propos de la sécurité lorsque vous parlez de vos records en matière de sécurité et du prix de revient de vos opérations, il me semble que vous omettez quelque chose, mais peut-être que je me trompe. Par exemple, lorsque vous nous dites qu'un vol en moyenne est de 500 milles contre 1,100 milles pour CPA et d'autres compagnies américaines, il me semble que ce nombre devrait être plus important. J'ai l'impression que le rapport des accidents, disons accidents sérieux, et le nombre des atterrissages par mille parcouru devrait être un facteur à prendre en considération, n'est-ce pas? Si vous parcourez 1,100 milles et atterrissez, il y a moins de risque d'accident que si vous parcourez 500 milles.

M. Pratte: C'est la raison pour laquelle il est extrêmement difficile de faire des comparaisons dans ce domaine; il y a des facteurs si nombreux, et vous avez certainement raison. Je pense qu'il y a plus de risque d'accident en atterrissant et décollant qu'il y en a lorsque l'on vole à 30,000 pieds. Par conséquent, plus il y a d'atterrissages en termes de statistiques, plus il y a de risques d'accident, et c'est la raison pour laquelle il est difficile de faire des comparaisons valables dans ce domaine.

M. McRae: Il me semble que d'une façon ou d'une autre, vous feriez bien de préparer des chiffres en utilisant ces facteurs.

Je me demande depuis quelque temps pourquoi vous utilisez des DC-8 et DC-9 comme avions cargo, je ne parle pas de soutes, mais d'avions entièrement cargo. Il me semble qu'il s'agit d'avions rapides destinés au transport des passagers. N'existerait-il pas de meilleurs avions, comme le transporteur Bristol notamment pour le transport des marchandises?

M. Baldwin: Sans vouloir critiquer ce qui était autrefois la Bristol Aircraft Company, le Bristol est à présent dépassé et coûte fort cher.

M. McRae: Ou peut-être d'autres appareils.

M. Baldwin: Oui. En fait, la fabrication de véritables avions transporteurs est l'un des principaux problèmes de l'industrie aéronautique et avec cette génération d'avions, le DC-8 était tout ce qu'il y a de plus officiel. Le DC-9 n'est pas aussi efficace à proprement parler, mais parfois il est nécessaire de disposer d'un avion cargo plus petit. Le DC-8 convenait très bien lors de sa première utilisation dans ce domaine pour lequel nous le réservions.

Il n'y a pas de doute, lorsque l'on passe à des avions d'une plus grande capacité des versions d'avions transporteurs combinés, tel le 747, paraissent fort intéressantes du point de vue du prix de revient à la tonne par mille, mais à part ce cas, je ne pourrais pas vous citer d'autres véritables avions transporteurs existants. Les meilleurs transporteurs sont en fait des versions d'avions commerciaux qui sont également utilisés pour les services de passagers.

M. McRae: Lors de l'accident de cet été, lorsque l'avion a brûlé au sol . . .

[*Text*]

Mr. Baldwin: At Toronto?

Mr. McRae: Did you convert back? I suppose these DC-8s and DC-9 freighters are fairly easily converted back into passenger use. Do you do that?

Mr. Baldwin: No. If you buy an aircraft that is suitable for both purposes, you may use it in the passenger version, but eventually when you transfer it into the cargo version it is gone, it is a cargo aircraft.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, could I have a very, very short point of clarification?

The Chairman: Yes.

Mr. MacKay: I did not want to interrupt Mr. McRae's questioning. I am sorry, Mr. Peters. Mr. Chairman, Mr. Pratte indicated yesterday and today a list of strikes and I just wanted the record to indicate that both times he inadvertently forgot to mention CALEA finance strike, which at 81 days, is the longest.

Mr. Pratte: I am sorry, I apologize.

Mr. MacKay: That is okay, sir, just for the record. I might make this observation to Mr. McRae that if Mr. Fisher were only 50 per cent right—he was better than that in his election forecast—inwhat he alleges here in this article, then Air Canada is in a lot of trouble. I hope he is not.

The Chairman: Mr. Peters.

An hon. Member: He spoke like another Maritimer.

Mr. Peters: Mr. Chairman, we are asking for money again for Air Canada. I have been interested in the discussions on Air Canada's Vice-President structure, its labour relations and all this, and my personal opinion is that it is very top-heavy and is going to be much more top-heavy in days to come. It has a total bureaucratic, computerized management that really has not taken into consideration some very serious problems. I have said that, but I am still of the opinion Air Canada should be the only air line in Canada. We have 22 million people and, therefore, I think we should have a people's air line, it should be complete and it should be the only air line in Canada. If that is so, then I am very surprised that some discussion has not taken place on the fact that we have now developed seven major national air lines in Canada. The discussion I listened to this afternoon about our buying Wardair highlights the direction in which air lines have been going. I have discussed this with several other regional carriers and my understanding is that if they do not have charter business they are not in business. The reason that Nordair can fly A-class aircraft is because of their charter business. Quebecair is now asking for a charter for sched-run to New York and the only reason they could meet that scheduled run is because they have aircraft for charter business that has put them into an A-class aircraft. This has certainly been true of Wardair. I was interested in the fact they are all leased, but they have leased aircraft that can handle charters any place in the world. It just seems to me we have diluted our whole airline structure in Canada into seven branches.

[*Interpretation*]

M. Baldwin: A Toronto?

M. McRae: L'avez-vous reconverti? Je suppose que ces transporteurs DC-8 et DC-9 sont facilement convertibles pour le transport des passagers. L'avez-vous fait?

M. Baldwin: Non. Lorsqu'on se procure un avion répondant à ces deux objectifs, il est possible de l'utiliser en version passagers, mais lorsqu'on l'a transformé en avion cargo, il reste un transporteur cargo.

M. McRae: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Peters.

M. MacKay: Monsieur le président, pourrai-je tenter une très brève clarification.

Le président: Oui.

M. MacKay: Je ne voulais pas interrompre les questions de monsieur McRae. J'en suis désolé, monsieur Peters. Monsieur le président, monsieur Pratte nous a indiqué hier et aujourd'hui une série de listes et je voulais simplement mentionner pour le procès-verbal qu'aux deux reprises, il a oublié par inadvertance de mentionner la grève financière de CALEA qui, durant depuis 81 jours, est la plus longue.

M. Pratte: J'en suis désolé, veuillez m'en excuser.

M. MacKay: C'est très bien, monsieur, c'était uniquement pour le procès-verbal. Je pourrais simplement faire remarquer à monsieur McRae que si monsieur Fisher avait raison à 50 p. 100—et il avait fait mieux dans les prévisions d'élections dans cet article—alors Air Canada serait dans une situation fort difficile. J'espère que ce n'est pas le cas.

Le président: Monsieur Peters.

Une voix: Il a parlé une fois de plus comme un habitant des Maritimes.

M. Peters: Monsieur le président, on nous demande davantage d'argent pour Air Canada. Je me suis intéressé aux discussions concernant la répartition des vice-présidents d'Air Canada, de ses relations du travail, et il me semble que la représentation au sommet est fort importante et qu'elle ira croissant dans les jours à venir. Il s'agit d'une gestion totalement bureaucratique aidée par des ordinateurs et qui n'a pas su prendre en considération certains problèmes sérieux. Je l'ai déjà dit, mais je pense toujours qu'Air Canada devrait être la seule compagnie canadienne. Nous comptons 22 millions de Canadiens et, par conséquent, nous devrions posséder une compagnie aérienne populaire, elle devrait être complète, et la seule au Canada. S'il en est ainsi, alors je suis surpris de voir qu'on n'a pas parlé du fait que nous ayons permis le développement de sept compagnies aériennes nationales importantes au Canada. La description que j'ai écoutée cet après-midi à propos de notre achat de Wardair souligne la direction suivie par les compagnies aériennes. J'en ai discuté avec plusieurs transporteurs régionaux et je crois savoir que s'ils n'ont pas de vols nolisés ils ne peuvent plus poursuivre leurs opérations. Si Nordair peut utiliser des appareils de la classe A, c'est grâce à ses vols nolisés. Québecair demande à présent un système de vols nolisés à destination de New-York et la seule raison lui permettant de le faire, c'est qu'elle possède des avions à cette fin, ce qui l'a placée dans la catégorie A. Cela était certainement vrai à Wardair. J'étais intéressé à savoir s'ils sont tous loués, mais les avions loués peuvent servir à des vols nolisés dans tout le monde. Il me semble tout simplement que nous avons au Canada disséqué toute notre structure aérienne en sept branches.

[*Texte*]

• 1705

I am really concerned, Mr. Chairman, with the fact that under the latest agreement with our American counterparts in the aviation field, we have redistributed the total pattern of air travel in North America with the Americans getting a considerably larger share of the Canadian market than we are going to have of theirs. If the charter business is a justification for seven airlines in Canada, and the Americans are able to come in and pick up business—I am sure Air Canada in that position could not go into the United States and pick up an equivalent amount of business. Your Sunflights, which I congratulate Air Canada on, have, I think only one flight you would bring from the south to the north and that is into a ski area. Other than that every flight goes south and as Americans come in with scheduled runs and pick up that business either scheduled or charter, then really Air Canada is not going to be much of a factor in Canada and neither is any airline we have.

Why have you not a responsibility Mr. Chairman, to press this Committee, that will, I think, have some influence on the decision concerning the distribution of lines, providing the Committee not only with initiative of the type you showed on Wardair but whatever initiative you are taking with any of the other regional carriers, to try to develop a unified Canadian airline service that will do as Mr. McRae says. He may have used a bad exemple, but there is no reason why you are not flying into Thompson; there is no reason why you are not flying into northern Quebec; there is no reason why you are not maintaining the route between northern Ontario and northern Quebec which has been in operation for 30 years. You cannot do it because it becomes uneconomical, but it seems to me we have reached the point in Canada where we are not going to have any airlines that are going to be economic, we are going to be financing an awful lot of them and a large number of areas in Canada are not going to have any kind of air service at all, because charter aircraft may disappear.

I think, Mr. Chairman, Air Canada is not being fair to this Committee by not telling us what the problem in Canada is and what the future of airlines in Canada is going to be. The Chairman may disagree, but it seems to me we can argue whether the relationship is good between the employees and the employer and all that, but I think there are not going to be many passengers in the next five years carried on Canadian airlines whether they are regional or national.

The Chairman: Perhaps Mr. Pratte would like to reply to your dissertation?

Mr. Pratte: I am here to answer the questions posed to me and I am trying to do that to the best of my ability. As I understand your question, your concern has to do with Wardair and the regional carriers, and the two cannot be compared because Wardair is strictly a charter operator and does not run scheduled services.

Mr. Peters: All the regional carriers are mainly charters.

Mr. Pratte: They do quite a bit of charter operations, you are quite right.

[*Interprétation*]

Je suis vraiment inquiet, monsieur le président, du fait qu'aux termes du dernier accord avec nos homologues américains dans le domaine de l'aviation, nous avons redistribué toute l'organisation des voyages aériens dans le nord de l'Amérique en donnant aux Américains une part du marché canadien beaucoup plus grande que celle que nous obtiendrons du marché américain. Si le commerce des vols nolisés justifie cette ligne aérienne au Canada et que les Américains réussissent à s'y mettre et à obtenir le contrôle—je suis certain qu'Air Canada ne pourrait pas dans la même situation aller aux États-Unis prendre le contrôle d'autant d'affaires. Vos croisières Soleil, dont je félicite Air Canada, ont, je crois, un seul vol sud-nord et celui-ci arrive dans une région de ski. En dehors de cela, tous les vols vont vers le sud, et comme les Américains ont des vols réguliers et prennent le contrôle des vols réguliers ou des vols nolisés, Air Canada ne va pas en fait beaucoup compter au Canada, et aucune autre de nos lignes aériennes ne comptera guère plus.

Pourquoi, monsieur le président, ne prenez-vous pas sur vous de faire preuve devant le Comité non seulement de l'initiative du type que vous avez montré à propos de Wardair mais à propos de tout autre transporteur régional, et de faire ainsi pression sur ce Comité qui aura, je crois, quelque influence sur la décision concernant la répartition des lignes, afin d'essayer de mettre sur pied un service aérien unifié au Canada qui fera comme l'a dit M. McRae. Peut-être s'est-il servi d'un mauvais exemple, mais il n'y a pas de raison que vous n'alliez pas à Thompson; il n'y a pas de raison que vous n'alliez pas au nord du Québec; il n'y a aucune raison pour que vous ne continuiez pas vos vols entre le nord de l'Ontario et le nord du Québec, comme ils existent depuis 30 ans. Vous ne pouvez le faire parce que cela devient économiquement impossible, mais il me semble que nous sommes arrivés au Canada au point où nous n'aurons plus de ligne aérienne rentables. Ou il nous faudra en financer beaucoup, ou bien des régions du Canada ne seront plus du tout desservies par les avions, car les vols nolisés risquent de disparaître.

Je pense, monsieur le président, qu'il n'est pas juste de la part d'Air Canada de ne pas dire au Comité quel est exactement le problème au Canada et comment se présente l'avenir pour les lignes canadiennes. Le président n'est peut-être pas d'accord, mais il me semble que nous pouvons discuter des relations ouvrières-patronales et de tout cela, mais à mon avis, il n'y aura pas beaucoup de passagers dans les cinq prochaines années sur les lignes canadiennes, qu'elles soient régionales ou nationales.

Le président: Peut-être que M. Pratte souhaiterait répondre à votre dissertation?

M. Pratte: Je suis ici pour répondre aux questions qui me sont posées; j'essaie de faire de mon mieux. D'après ce que je comprends de votre question, votre préoccupation porte sur Wardair et les transporteurs régionaux; or, on ne peut les comparer, car Wardair s'intéresse strictement aux vols nolisés et n'a aucun vol régulier.

M. Peters: Tous les transporteurs régionaux sont principalement intéressés par les vols nolisés.

M. Pratte: Ils ont en effet pas mal de vols nolisés, vous avez tout à fait raison.

[*Text*]

Mr. Peters: Yes. They could not buy the airplanes they have if they did not have charter business.

Mr. Pratte: But under the policy, it is not supposed to be their main business. If it is, there is nothing I can do—or Air Canada, I should say. I should not use the pronoun "I". I am falling into the trap of my friend Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: You introduced me as the witness.

• 1710

Mr. Pratte: But, you know, I have for Canada—I do not know if you speak for Canada—the same concern to some extent that you expressed: I do not feel with the country we have that we can afford big regional carriers and two transcontinental carriers. Thay may be a pure theretical exercise on my part, but I am afraid that as we go on we are going to find ourselves in X years from now in the same position as the U.S.A. finds itself now. The solution, I suppose, is not for me to say.

I would only want to correct one thing that was stated here. It is simply that we have not abandoned, are not abandoning, and we are not prepared to abandon, unless we are forced to do so by any policy statement of the government, any route for the reason that it is not a paying proposition. When I referred to profitability and service initially in my appearance here, I think I made the distinction between the day-to-day management of the company where we had to be efficient, and those kinds of decisions that had to be taken at the corporate level. I refer to the national role of Air Canada. I fully agree that in that respect there have to be considerations other than profit orientation. I do not know whether that answers your question.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am sorry that time does not permit discussion on what these new decisions with the United States will mean. However, Nordair now has submitted an application for a run, I believe, connecting Montreal, Ottawa, North Bay, Sudbury and Thunder Bay. That will be a highly lucrative run. It is already full, and it will be a lucrative run. There is no question about that.

Transair got a run from Winnipeg to Thunder Bay to Toronto, and that is a lucrative run.

Really what I am wondering is why Air Canada did not fill that need. There has not been an air link between Ottawa and North Bay since TCA stopped flying it. I just wondered why Air Canada has not got into these routes. If they do not get into them, the regional carrier obviously will.

Mr. Pratte: Before I answer this question I just want to refer to a statement you made in your previous question. If it has to do with the U.S. bilateral agreement where you said the U.S. carriers were getting most of the routes. In number I think you are right, but in terms of traffic I believe, and it is our assessment, the agreement is properly balanced between the two countries. Canada is getting more long-haul routes than the U.S., while they are getting more short-haul routes. I think the benefit to Canada has to be judged not only on the number of routes but the amount of revenue that will accrue to each country as a result of the whole agreement.

[*Interpretation*]

M. Peters: Oui. Ils ne pourraient acheter les avions qu'ils ont s'ils n'avaient pas les vols nolisés.

M. Pratte: Mais cela ne devrait pas être leur raison d'être. S'il en est ainsi, je n'y peux rien, ou plutôt Air Canada n'y peut rien. Je ne devrais pas user du pronom «je». Je tombe dans le piège de mon ami M. Vaughan.

M. Vaughan: Vous m'avez présenté comme *le* témoin.

M. Pratte: Mais, vous savez, j'ai pour le Canada—je ne sais pas si vous parlez pour le Canada—dans une certaine mesure les mêmes préoccupations que vous: Je ne pense pas que notre pays puisse payer des gros transporteurs régionaux et des transporteurs continentaux. Ceci est peut-être purement théorique de ma part, mais j'ai peur qu'à la longue nous nous trouvions dans X années dans la même position que les États-Unis aujourd'hui. La solution, je ne pense pas que je puisse personnellement la donner.

Je voudrais simplement corriger une déclaration qui a été faite ici. A savoir tout simplement que nous n'avons pas abandonné de lignes pour la simple raison qu'elles n'étaient pas rentables, que nous ne sommes pas en train de le faire et que nous n'en avons nullement l'intention, à moins bien sûr qu'une déclaration de principe du gouvernement ne nous y oblige. Quand j'ai parlé de la rentabilité et du service en arrivant ici, je pense que j'ai bien fait la distinction entre la gestion courante de la compagnie où il nous fallait être efficaces, et ces genres de décisions qui devaient être prises au niveau de la société. J'ai fait allusion au rôle national d'Air Canada. Je suis tout à fait d'accord qu'à cet égard il faut considérer autre chose que les bénéfices. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

M. Peters: Monsieur le président, je suis désolé que nous n'ayons pas le temps de discuter de ces nouvelles décisions prises avec les États-Unis. Toutefois, Nordair a maintenant soumis une demande pour établir une liaison entre Montréal, Ottawa, North Bay, Sudbury et Thunder Bay si je ne me trompe. Cela sera très lucratif. Il n'y a pas de questions là-dessus.

TCA a obtenu une ligne de Winnipeg à Thunder Bay puis Toronto et ceci est également très lucratif.

En fait ce que je me demande c'est pourquoi Air Canada n'a pas répondu à ce besoin. Il n'y a pas eu de liaison aérienne entre Ottawa et North Bay depuis que le DCA y a mis fin. Je me demandais seulement pourquoi Air Canada n'avait pas repris ses lignes. Il est évident que s'il ne le fait pas, c'est le transporteur régional qui le fera.

M. Pratte: Avant de répondre à cette question je voudrais seulement revenir sur une affirmation que vous avez faite dans votre dernière question. Vous avez déclaré, à propos de l'accord bilatéral avec les États-Unis, quee les transporteurs américains prenaient la majorité des lignes. Quantitativement parlant, je pense que vous avez raison, mais en ce qui concerne le traffic, je crois, et c'est ce que nous évaluons, que l'accord réalise un bon équilibre entre les deux pays. Le Canada a plus de lignes long courrier que les États-Unis, qui eux ont plus de lignes moyen courrier. Je pense que les avantages pour le Canada ne doivent pas seulement être jugés sur le nombre de lignes mais sur la quantité du revenu qui reviendra à chaque pays à la suite de cet accord.

[*Texte*]

I am coming to the last question. In matters of those services you have just referred to, we are governed by government policy. Certainly my people and I were personally very unhappy when Transair got the route that you just referred to, and so far as the Nordair application is concerned, we intend to oppose it as strongly as we can.

Mr. Peters: Yes, but will you provide the service?

Mr. Pratte: If the service is needed, we will provide it.

Mr. Peters: You will not and you have not provided the service. You have not for 15 years. Since I have been a member of Parliament here there has never been a flight by Air Canada from Ottawa to North Bay. Now from North Bay you might extend it to Sudbury because that is a population centre. But you have not supplied it.

Mr. Pratte: Well maybe you are right. You have to be right on that but I think one has to see whether there is enough traffic to even remotely justify a flight.

An hon. Member: Why would they oppose the other one?

Mr. Peters: Yes, that is the point.

An hon. Member: Why do you oppose Nordair?

Mr. Pratte: Because there may not be enough traffic between those two points, but I certainly believe that having a regional carrier fly from Ottawa to Winnipeg as proposed . . .

Mr. Peters: Thunder Bay, I think is the end of it.

Mr. Pratte: Thunder Bay? It is not a proper regional route.

• 1715

Mr. Blenkarn: Why did you not fly from Winnipeg to Thunder Bay to Toronto? You could have.

Mr. Pratte: We do.

The Chairman: Your time has expired. Mr. Mackasey, I have your name on the list, although I did let you in after Mr. Blenkarn. So if you do not have any questions, that is fine.

Mr. McKenzie is next.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I stated this morning that I would want to read into the record another document that has been presented to Air Canada management on inefficiency within the new power plant facility at Dorval. I will just read some of the highlights and then I will give you a copy of the document.

The Chairman: Could you identify the document you are reading for the record?

Mr. McKenzie: It was prepared by the union in opposition to the implementation of—

An hon. Member: Which union?

The Chairman: Order, please. What union?

[*Interprétation*]

J'en arrive à la dernière question. A propos des services auxquels vous venez de faire allusion, nous fonctionnons aux termes de la politique gouvernementale. Il est certain que mes collègues et moi avons été très mécontents que Transair obtienne la ligne dont vous venez de parler et en ce qui concerne la demande de Nordair, nous entendons nous y opposer aussi fortement que possible.

M. Peters: Oui, mais offrirez-vous le service?

M. Pratte: S'il est nécessaire, nous l'offrirons.

M. Peters: Vous ne ferez pas et vous ne l'avez pas fait. Vous ne le faites pas depuis quinze ans, depuis que je suis député ici, Air Canada n'a jamais eu de vol entre Ottawa et North Bay. Maintenant de North Bay vous pourriez le faire aller jusqu'à Sudbury car c'est un centre démographique. Mais vous ne l'avez pas offert.

M. Pratte: Peut-être avez-vous raison. Il faut que vous ayez raison là-dessus mais je pense qu'on doit considérer s'il y a assez de traffic pour justifier un vol.

Une voix: Pourquoi alors s'opposer à l'autre?

M. Peters: Oui, c'est justement là la question.

Une voix: Pourquoi feriez-vous opposition à la demande de Nordair?

M. Pratte: Car il est possible qu'il n'y ait pas assez de traffic entre ces deux points, mais je suis certainement convaincu qu'avec un transporteur régional entre Ottawa et Winnipeg et que comme c'est proposé . . .

M Peters: Thunder Bay, cela ne va pas plus loin, je crois.

M. Pratte: Thunder Bay? Ce n'est pas une ligne régionale normale.

M. Blenkarn: Pourquoi n'aviez-vous pas une ligne Winnipeg, Thunder Bay, Toronto? Vous auriez pu en avoir une.

M. Pratte: Nous en avons une.

Le président: Vous avez épuisé votre temps. Monsieur Mackasey, j'ai votre nom sur ma liste, bien que je vous aie laissé parler après M. Blenkarn. Ainsi si vous n'avez pas d'autres questions, c'est parfait.

Monsieur McKenzie vient ensuite.

M. McKenzie: Monsieur le président, j'ai déclaré ce matin que je voudrais voir inscrit au procès-verbal un autre document présenté à la direction d'Air Canada à propos de l'inefficacité de la nouvelle station génératrice d'électricité à Dorval. Je vais juste en lire les principaux points puis je vous donnerai un exemplaire de ce document.

Le président: Pourriez-vous donner le titre du document que vous lisez pour l'enregistrement?

M. McKenzie: Il a été préparé par le syndicat en opposition à l'application de . . .

Une voix: Quel syndicat?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Quel syndicat?

[*Text*]

Mr. McKenzie: The Machinists Union.

As the power plant was in the process of moving from the old power plant the mechanics were working out a category for some periods of time, their time was clocked against engine bill, example driving trucks sweeping and washing floors and wax etc.

It goes on to say:

The power plant reports units on all engines over 1972 due to lack of spares due mainly to unit shops not working the same shift patterns as the power plant you are nearer the amount of overtime worked by the power plant.

It goes on to say:

Another example admitted by management was the absolute chaos in the sheet metal shop, nose cowls heat exchangers, oil tanks all emanating from the sheet metal shop were not days behind but months. Engines would wait long periods of time for the above units and even when installed 11 mechanics would still have to go over the work. Engines already completed and in stores as spares were robbed continually by line maintenance etc. for units such as doors, etc. and this would not be discovered for maybe two days and we wonder what engines the time was clocked to.

It says:

Another example, from May for the balance of 1972, was the removal of units from one engine to another in order to push engines through the test cell or to rectify a unit failure in test cell or engine failure on the line ramp etc. One glaring example was the continuous removal of one CSD generator to push three engines through the test house as the time involved in the removal alone in six hours. We feel certain that all this wasted time was against engine bill.

Further:

Engines sent out on subcontract came back and considerable work was required by the power plant to rectify and repair the errors and snags on these engines. Examples: Engines sent to Pacific Air were to be returned within 30 to 40 days and they actually took 70 to 90 days. The power plant had to take 18 to 24 shifts to correct the snags on these engines.

This must have been very costly.

Even to the extent of removing the complete exhaust unit and then the engine failed test. We would assume that the above-mentioned hours added considerably towards raising the average work hours for engines in 1972.

The comments on marshalling say:

. . . which is supposed to give a complete basket or truck of parts to assembly areas was unable to function properly due to reason mentioned in Item 2. This resulted in mechanics striving to get missing parts from other sources. All this time was charged to engine bill time.

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Le Syndicat des mécaniciens.

Alors qu'on était en train de déménager la station génératrice d'électricité, les mécaniciens réparaient une catégorie pour certaines périodes de temps, leur temps était chronométré en fonction des factures de moteur, par exemple conduire des camions, balayer, laver, cirer les sols, etc.

Cela continue ainsi et:

la station génératrice d'énergie indique qu'il y avait des unités sur tous les moteurs en 1972 vu le manque de pièces détachées dû principalement aux ateliers ne travaillant pas aux même horaires que la station, on se rapproche des heures supplémentaires faites par la station génératrice d'électricité.

Ensuite:

Une autre exemple admis par la direction était la chaos absolu à l'atelier de métal laminé, des capots, des échangeurs de chaleur, des réservoirs de pétrole ou le retard ne se comptait pas en jours mais en mois. Les moteurs attendaient très longtemps les pièces et même lorsqu'elles étaient installées il fallait encore que onze mécaniciens vérifient le travail. Les moteurs déjà terminés et emmagasinés comme pièces détachées étaient continuellement volés par les services d'entretien organiques etc. Pour les pièces tel que les portes, etc. Et on ne découvrait cela qu'après deux jours et on se demande pour quel moteur était réglé le chronomètre.

Je cite toujours:

Un autre exemple, à partir du mois de mai, jusqu'à la fin de 1972 on a retiré les pièces sur un moteur pour les mettre sur un autre afin de faire tester les moteurs ou de rectifier un défaut de pièce dans la cellule de test ou une panne de moteur sur la rampe de ligne etc. Un exemple frappant fut le déplacement continuel des générateurs CSD pour faire tester trois moteurs car le temps qu'il faut pour déplacer ces générateurs est de six heures. Nous sommes convaincus que tout ce gaspillage de temps était porté sur la facture des moteurs.

Plus loin:

Les moteurs envoyés en sous-contrat revenaient et il fallait un travail considérable pour que la station génératrice d'électricité rectifie et répare les erreurs et autres accrochages affectant ces moteurs. Exemples: les moteurs envoyés au CP devaient être retournés dans les 30 ou 40 jours et cela prenait en fait de 70 à 90 jours. La station génératrice d'électricité dut prendre de 18 à 24 journées de travail pour corriger les erreurs commises sur ces moteurs.

Cela a dû être très coûteux.

On a même été jusqu'à retirer tout le système d'échappement et le moteur a échoué au test. Nous penserions que les heures susmentionnées ont considérablement ajouté à la moyenne d'heures de travail nécessaires pour ces moteurs en 1972.

A propos du classement on dit:

qu'il est sensé donner un panier complet ou un camion de pièces détachées pour le montage et que cela n'a pu fonctionner correctement vu les raisons mentionnées en 2. Il en est résulté que les mécaniciens s'efforçaient d'obtenir les pièces manquantes à partir d'autres sources. Tout ceci a encore été mis sur la facture des moteurs.

[*Texte*]

And, in conclusion:

> From this report it is quite evident that no proper evaluation of production for any engine could be even remotely accurate for the power plant in 1972. Further, we feel that senior supervision were not informed of quite a lot of the items mentioned here for reasons which are best left for management to decide.

So this document was presented to management, and I would say, in my opinion all this inefficiency would tie in with safety.

Mr. Mackasey: What is the date of the document, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: This was sent to me . . .

• 1720

Mr. Mackasey: Not the day you received it, the day management got the confidential document.

Mr. McKenzie: I do not know the date.

Mr. Mackasey: When did you receive it?

Mr. McKenzie: I received it in the spring of 1973 and it was my reason for writing to the Minister of Transport to ask him to conduct a study.

Mr. Mackasey: I was just asking for the information. You got it in the spring of 1973?

Mr. McKenzie: I got it in the spring of 1973.

Mr. Mackasey: All right.

Mr. McKenzie: So I want to present a motion, Mr. Chairman. I think it will be in the best interest of the Committee and Air Canada and the travelling public. They have invited me to go to Dorval. I have been there twice and I feel that we should have representatives from all parties go to Dorval and get this matter cleared up once and for all. I do not think we are accomplishing anything with this constant exchange. I feel we should have a meeting with the men, and the union and management, and look at the facilities.

Mr. Pratte: I am just reading from the document. I just want it noted that the document itself does not appear to be dated. It is not signed. It does not show to whom it was addressed, except that there is a note on the front that is hand written and reads as follows:

> The following information discloses some interesting facts related to inefficiency within the new power plant facility at Dorval. It was prepared by the union opposition to the implementation of company proposed shift changes.

Mr. McKenzie: You can check out where it is from. I have been in touch with men in Dorval since we have had these meetings and they are prepared to make statements under oath. So if that is what you are getting at, that was sent to me from Dorval.

[*Interprétation*]

Et en conclusion:

> Il est tout à fait évident d'après ce rapport qu'aucune évaluation correcte de production de moteurs n'aurait pu être exacte même de loin pour la station génératrice d'électricité en 1972. D'autres part, nous estimons que les superviseurs supérieurs n'avaient pas été mis au courant d'une bonne partie des points mentionnés ici pour des raisons qu'il vaut mieux laisser la direction expliquer elle-même.

Ainsi ce document a été présenté à la direction et je dirais que toute cette inefficacité aura des répercussions sur la sécurité.

M. Mackasey; Quelle est la date du document, monsieur mcKenzie.

M. McKenzie: Il m'a été envoyé . . .

M. Mackasey: On ne vous demande pas le jour où vous l'avez reçu, mais le jour où la direction a eu ce document confidentiel.

M. McKenzie: Je ne connais pas la date.

M. Mackasey: Quand l'avez reçu alors?

M. McKenzie: Je l'ai reçu au printemps 1973, et c'est pourquoi j'ai écrit au ministre des transports pour lui demander de lancer une enquête.

M. Mackasey: Je voulais juste savoir cela à titre d'information. Vous l'avez reçu au printemps de 1973?

M. McKenzie: Oui, au printemps de 1973.

M. Mackasey: Très bien.

M. McKenzie: C'est pourquoi je voudrais proposer une motion, monsieur le président. Je pense qu'il serait à l'avantage du Comité, d'Air Canada et de ses passagers. On m'a invité à aller à Dorval. J'y suis allé deux fois, et je pense que les députés de tous les partis devraient aller à Dorval, pour que la question soit réglée une fois pour toute. Je ne pense pas que l'on arrive à quoi que ce soit avec cet échange continuel. J'estime que nous devrions avoir une réunion avec les employés, le syndicat et la direction et examiner ensemble les locaux.

M. Pratte: Je suis en train de lire le document. Je voudrais seulement que l'on note qu'il ne semble pas être daté. Il n'indique pas à qui il était adressé, sinon qu'il y a une note au début à la main et qui dit ceci:

> Les informations suivantes mettent en lumière certains faits intéressants relatifs à l'inefficacité régnant dans la nouvelle station génératrice d'électricité à Dorval. Elles ont été préparées par le syndicat en opposition à l'application des modifications d'horaire proposées par la compagnie.

M. McKenzie: Vous pouvez vérifier d'où il venait. J'ai contacté des gens à Dorval depuis que nous avons eu ces réunions et ils sont prêts à ve nir déposer en prêtant serment. Et si c'est ce que vous voulez savoir, cela m'a été envoyé de Dorval.

[*Text*]

Mr. Pratte: No, I do not want to . . .

Mr. McKenzie: Anyway, I do not think we are accomplishing anything, Mr. Pratte, with this constant exchange and that is why I am suggesting this motion, that the Committee go to Dorval to meet with the men, the union, management, look at the facilities. I do not think it is right that one member of this Committee should be invited. I feel that representatives from all parties should go for the tour. Mr. Norberg has invited me to go but I feel the Committee should go and that is my motion, Mr. Chairman.

The Chairman: You are putting that motion before the Committee.

Mr. McKenzie: Yes.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, in respect of the motion, there is a point I wanted to bring out in question form. Mr. McKenzie is quite right when he says . . .

The Chairman: Do you need a copy of the motion?

Mr. Mackasey: In the meantime I got a grasp of it. I would really have liked to bring out the following views in questions, but since I am going to talk on the motion I would like to make a statement on it.

Mr. McKenzie is absolutely right. We share the same opinion, that there is little to be gained with this constant exchange. I thought that we made it very clear because I happen to be a firm believer in the worker and I do have a little information about the unions involved. From my past experience I have no illusions that the International Association of Machinists headed by Mr. Pitchford is not one of the strongest and perhaps most aggressive, in a positive sense, of any union in this country.

This has been my experience on many occasions. I know Mr. Pitchford very personally and I am quite an admirer of his.

Having said this, I think I should point out that we have established before this Committee that under the proper process of collective bargaining, on either page 84 or 85 of your collective agreement with the machinists, there is a proper procedure for bringing to the attention of management practices that could be considered unsafe to the travelling public. I do not know anyone in any of the unions who would be more likely to take advantage of that procedure on behalf of his workers if complaints are brought through the grievance procedure. Obviously, employees have done precisely that. They have brought grievances to Mr. Pitchford and the appropriate committee and obviously, from your own testimony, Mr. Pratte, they have been discussed.

I fail to understand how we are helping the worker and the union if here we are undermining the very collective agreement which the union went out 35 days to establish. There is very little use in having in your collective agreements a grievance procedure if you are going to circumvent that grievance procedure, which is obviously what some employees are doing. If they do not have faith in their leadership or the collective agreement that was signed, then it is not a question of their signing affidavits that they complained to the union. At the next round of negotiations it is up to them, in preparation, to raise with Mr. Pitchford or accuse Mr. Pitchford and his committee of being incompetent, of not protecting the rights of certain individuals in the union, of failing to take advantage of the collective bargaining procedure and the provisions con-

[*Interpretation*]

M. Pratte: Non je ne veux pas . . .

M. McKenzie: De toute façon, je ne pense pas que nous aboutissions à quoi que ce soit, monsieur Pratte, avec ce genre d'échange et c'est pourquoi je propose cette motion, à savoir que le Comité se rende à Dorval pour rencontrer le personnel, les syndicats, la direction et examiner les locaux. Je ne pense pas qu'il soit bon qu'un seul membre du Comité y soit invité. A mon avis, il faudrait que tous les députés de tous les partis participent à la visite. M. Norberg m'a invité à y aller, mais j'estime que c'est au Comité d'y aller et c'est là l'objet de ma motion, monsieur le président.

Le président: Vous proposez cette motion au Comité.

M. McKenzie: Oui.

M. Mackasey: Monsieur le président, au sujet de la motion, je voudrais soulever un point sous forme de question. M. McKenzie a tout à fait raison lorsqu'il dit . . .

Le président: Désirez-vous une copie de la motion?

M. Mackasey: En attendant, je l'ai prise en gros. J'ai réellement voulu faire ressortir le point suivant sous forme de question, mais puisque je vais parler de la motion, j'aimerais affirmer quelque chose à ce sujet.

M. McKenzie a tout à fait raison. Nous sommes du même avis, on ne gagne pas grand-chose à cet échange constant. Je pensais que cela était très clair, car il se trouve que je crois fermement aux travailleurs et que je ne connais pas grand-chose aux syndicats concernés. D'après mon expérience, je n'ai aucune illusion. L'Association internationale des mécaniciens dirigée par M. Pitchford n'est pas l'un des syndicats les plus forts et peut-être les plus agressifs, au sens positif, de notre pays.

Ceci, d'après l'expérience que j'ai pu avoir en diverses occasions. Je connais M. Pichford tout à fait personnellement et je lâdmire beaucoup.

Ceci dit, je pense que je devrais indiquer que nous avons décidé à notre Comité que conformément au processus normal des négociations collectives, à la page 84 ou 85 de la convention collective signée avec les mécaniciens, il y a une procédure propre à attirer l'attention sur les pratiques de gestion qui pourraient être considérées comme dangereuses pour les voyageurs. Je ne connais personne dans les syndicats qui serait plus porté à profiter de cette procédure, au nom de ses travailleurs, s'il recevait des plaintes par le canal normal des griefs. Il est évident que les employés ont porté plainte. Ils ont présenté des griefs à M. Pitchford et au Comité approprié et il semble évident, d'après votre témoignage, monsieur Pratte, que ceux-ci ont été discutés.

Je ne comprends pas comment nous pouvons aider les travailleurs et les syndicats si nous nous attaquons à la convention collective que le syndicat a mis 35 jours à établir. Il n'est vraiment pas utile d'avoir une procédure de griefs dans une convention collective si on y passe outre, et c'est de toute évidence ce que font certains employés. S'ils ne croient pas à leurs chefs syndicaux ou à la convention collective qui a été signée, il ne s'agit pas alors de savoir s'ils vont jurer s'être plaints aux syndicats. Lors des prochaines négociations, c'est à eux d'être prêts à soulever la question avec M. Pitchford ou d'accuser M. Pitchford et son comité d'être incompétents, de ne pas protéger les droits de certains syndicalistes, de ne pas tirer partie de la procédure de négociation collective et des dispositions qu'elle contient. Depuis trois jours, nous faisons face à un

[*Texte*]

tained in it. For three days we have a constant barrage about the unsafe practices that prevail in Air Canada, despite the fact that the president has pointed out the safety record of Air Canada. What concerns me is that if this prevails in the country you are unintentionally hurting Air Canada, cutting back on its revenue, cutting back on its operations and then necessarily cutting back on the manpower. The whole circuit is self-destroying, it is hardly in the interests of the union, who are entitled to be aggressive and are aggressive and are progressive, and I know this from personal experience with the one union I can probably associate best with. As I said to you many times, Mr. Pratte, they have to represent Air Canada with the travelling public, and that is a tough job at any time.

• 1725

I have no objection to Mr. McKenzie's motion that we all go visit Air Canada. I am sure we would be made welcome and perhaps they would throw in a cocktail or two for us—or a crust of bread, or something—and we would enjoy this, but it has nothing to do with what we are here to discuss. As a matter of fact, I am prepared to second the motion provided the visit is some time after the Christmas recess. We are all pretty busy; we are a little tired and we would like to get on with the main objective of this meeting, which is to pass the supplementary estimate in so far as Air Canada is concerned. That is the way I see it. If Mr. McKenzie wants me to second the motion suggesting that at some time in the future the Committee . . .

The Chairman: The motion does not require a seconder, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I will be glad to vote for it, provided it does not carry the connotation in the paper that I am suspicious of the unsafe practices of Air Canada, because I am not, or that in endorsing it I create the impression that there is no avenue by which an employee can communicate with management, because there is through the union.

If it is a question of broadening my knowledge of the air industry, I would be glad to go and I would be glad to support it, this is why I would like to see exactly how Mr. McKenzie has framed the motion. I will endorse it and vote for it.

The Chairman: While the motion is coming up I would like to comment on some of the remarks made by Mr. Mackasey.

First in order for the Committee to travel to Montreal we would have to get a House order to permit us to travel, which may well take until after Christmas. The other thought that comes to mind is that it might be a lot cheaper to bring the witnesses who are so dissatisfied with the power plant to Ottawa.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I simply want to point out that I appreciate the comments of the hon. member for Verdun. I do not think there is any question about the fact that he has a great deal of knowledge in the matter of labour-management relations. However, I think the point to remember, Mr. Chairman, is the fact that Mr. McKenzie was invited to visit the facilities at Dorval.

Mr. Mackasey: Why he needs someone to hold his hand, I am not quite sure.

[*Interprétation*]

barrage constant de questions concernant le manque de sécurité à Air Canada, bien que le président ait souligné le dossier d'Air Canada en matière de sécurité. Si ce sentiment existe chez nous, je suis inquiet car sans le vouloir vous nuisez à Air Canada, en coupant ses recettes, ses activités et évidemment sa main-d'œuvre. Toute cette chaîne est autodestructive et ce n'est pas dans l'intérêt des syndicats qui ont droit d'être agressifs, qui le sont tout en étant progressifs. Je sais cela par expérience avec mon association, probablement la seule, à un syndicat. Comme je vous l'ai dit plusieurs fois, monsieur Pratte, ces personnes représentent Air Canada auprès des voyageurs et c'est parfois un travail ingrat.

Je n'ai pas d'objection à la motion de M. McKenzie qui propose que nous allions tous visiter Air Canada. Je suis certain que nous y serions bien accueillis, qu'on donnerait probablement un ou deux cocktails en notre honneur, au petit casse-croûte et que l'expérience serait agréable. Mais cela n'a rien à voir avec ce dont nous discutons ici. En réalité, je suis disposé à appuyer la motion, à condition que la visite se fasse après le congé de Noël. Nous sommes tous très occupés, un peu fatigués. Nous voulons atteindre le but principal de cette réunion, qui est d'adopter le budget supplémentaire d'Air Canada. C'est ainsi que je vois les choses. Si M. McKenzie veut bien de moi pour appuyer la motion qu'il a proposée . . .

Le président: La motion n'a pas besoin d'être appuyée, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je voterai avec plaisir pour la motion, à condition qu'on ne prétende pas que je soupçonne Air Canada de ne pas faire suffisamment attention à la sécurité, car ce n'est pas le cas ou qu'en l'appuyant je donne l'impression qu'il est impossible pour un employé de communiquer avec la direction, car il y a le syndicat.

J'aimerais acquérir plus de connaissances sur l'industrie aérienne. Je serais heureux de faire cette visite c'est pourquoi j'aimerais voir comment M. McKenzie a rédigé la motion. J'y apporte mon appui et je vote en faveur.

Le président: Avant que la motion soit présentée, j'aimerais faire certaines remarques sur ce qu'a dit M. Mackasey.

Tout d'abord, pour que le Comité puisse se rendre à Montréal, il nous faudrait une ordonnance de la Chambre qui nous permettrait de voyager et ce ne sera certainement pas avant Noël. Je pense aussi qu'il reviendrait beaucoup moins cher de faire venir à Ottawa les témoins qui ne sont pas satisfaits des centrales électriques.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'apprécie les remarques qu'a faites l'honorable député de Verdun. Il n'y a pas de doute qu'il soit très compétent en matière de relations patronales-ouvrières. Il faut se souvenir toutefois, monsieur le président, que M. McKenzie a été invité à visiter l'aéroport de Dorval.

M. Mackasey: Pourquoi? Il a besoin que quelqu'un lui tienne la main? Je ne sais pas.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: I believe the purpose of the motion is simply to broaden that invitation to include members of all parties. Whether the Standing Committee goes or not is perhaps another matter that might be discussed. I think that in the interest of clearing the air, gaining a better knowledge of the operation and perhaps hearing both sides of the story, the grievances on either side, this might be a logical step forward.

Mr. Lundrigan: Mr. Mackasey, are you saying—through the Chair—that you noticed there were no grievance procedures?

Mr. Mackasey: No, I said there is a grievance procedure.

Mr. Lundrigan: Has it been utilized?

Mr. Mackasey: Obviously, if it has not, the employees who are members of the IAM should be utilizing it as good union members.

Mr. Lundrigan: Is it possible it could have been utilized and rejected?

Mr. Mackasey: Then they are saying in effect that the union leaders are not doing their job, and it should be manifest internally.

• 1730

The Chairman: The time is 5:30 p.m. and if we could get through with the witnesses before 6:00 p.m., I would be prepared to recommend we carry on until then. But with this motion being put . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, my understanding is that the officials of Air Canada are going to be here again at 8:00 p.m. tonight. Is that not so?

The Chairman: They have made themselves available for 8:00 p.m.

Mr. Mazankowski: Then I think that schedule still stands.

The Chairman: This is what I was just going to say, Mr. Mazankowski. I am looking at the clock now. If we are going to have the officials back at 8:00 p.m., it would give the Chair some time to examine the motion.

Mr. Mazankowski: Are you or are you not prepared to rule on the motion right now, Mr. Chairman?

An hon. Member: We have not heard the motion.

The Chairman: I have heard the motion, but . . .

Mr. Mazankowski: Do you need the divine wisdom of the Committee so that the Chair might reach a rational decision?

The Chairman: Order, Mr. Mazankowski. If I need the divine wisdom of the Committee, I will ask for it.

The motion is as follows:

> That the Transport and Communications Committee visit Dorval to inspect facilities, and meet with the workers, union officials and management due to the complaints registered by employees at the plant.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, it is undermining the union, which is unbelievable, as well as undermining management, which is another question. Why do you not just call for the vote and we will dispose of it one way or the other.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Le but de la motion est simplement d'étendre cette invitation aux députés de tous les partis. Il faudrait peut-être discuter si le Comité permanent doit y aller ou non. Afin de tirer les choses au clair, d'avoir une meilleure connaissance de l'opération et de connaître les deux côtés de la médaille, de voir quels sont les griefs de chaque côté, ce serait peut-être une décision logique.

M. Lundrigan: Monsieur Mackasey, voulez-vous dire, par l'intermédiaire du président, que vous avez remarqué qu'il n'y avait pas de procédure de grief.

M. Mackasey: Non, j'ai dit qu'il y en avait une.

M. Lundrigan: A-t-elle servi?

M. Mackasey: Évidemment, si elle n'a pas servi, les employés qui sont membres de l'IAM devraient s'en servie comme tout bon syndiqué.

M. Lundrigan: Est-il possible qu'on l'ait utilisée et rejetée?

M. Mackasey: En réalité, ils disent que les chefs syndicaux ne font pas leur travail et qu'il faut que ça se sache à l'intérieur de la compagnie.

Le président: Il est déjà 5 h 30 et si nous pouvons terminer l'interrogatoire du témoin avant six heures, je propose qu'on poursuive la séance. Mais la mise aux voix de cette motion . . .

M. Mazankowski: Je crois savoir que les fonctionnaires d'Air Canada comparaîtront à nouveau ce soir à 20 heures.

Le président: Oui, ils seront ici à 20 heures.

M. Mazankowski: Dans ce cas gardons l'ordre du jour.

Le président: C'est ce que j'allais dire, monsieur Mazankowski. Puisque les fonctionnaires reviennent à 20 heures cela me permettra d'étudier la motion.

M. Mazankowski: Allez-vous statuer sur cette motion maintenant?

Une voix: Nous n'avons pas entendu la motion.

Le président: Vous avez entendu la motion mais . . .

M. Mazankowski: Avez-vous besoin de la sagesse du Comité pour arriver à une décision rationnelle?

Le président: A l'ordre, monsieur Mazankowski. Si j'ai besoin de la sagesse du Comité je vous le ferai savoir.

La motion est la suivante:

> Que le Comité des transports et des communications visite Dorval pour inspecter les installations ainsi que pour rencontrer les travailleurs, les délégués syndicaux et la direction à la suite des plaintes formulées par les employés de l'atelier.

M. Mackasey: Monsieur le président, ceci porte atteinte aussi bien au syndicat qu'à la direction. Pourquoi ne pas mettre cette motion aux voix.

[*Texte*]

Mr. Campbell: Mr. Chairman.

The Chairman: Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, how many signatures do you have? It talks about employees. Do you have a petition or various signatures on that document?

The Chairman: Are you referring to the document tabled by Mr. McKenzie?

Mr. Campbell: Right.

An hon. Member: There are no signatures; it is not signed.

Mr. Campbell: As far as we are concerned this document could come from any area. It could have been written up by anybody.

The Chairman: I have some doubt. Mr. Mackasey seemed to think the motion was in order, but I have some doubt about the motion.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, please, the oral motion as expressed by Mr. McKenzie was acceptable; it was just that we meet. A written document is entirely different because the inferences in the motion are not acceptable to me. There is a very fundamental difference.

Mr. McKenzie: We can amend that.

Mr. Mackasey: I would suggest that if the motion were worded: at some time in the near future that we request permission from the House to visit the premises of Air Canada to acquaint ourselves with their operation—that is fine. I am sure we would be welcome. There is no inference in such a motion.

The Chairman: Are you agreeable to that?

Mr. McKenzie: I am agreeable to that.

Mr. McRae: We would agree to that.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I would just like to point out that some employees have signed their names to some of these documents. This was brought up this morning. I have one document that was signed by eight names. Some of them are reluctant to bring their names forward. I know one in particular, a former citizen of Winnipeg who has not received any promotion. Recently he was to go on a special committee to do a job but he was eventually turned down because of his . . .

Mr. Mackasey: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I am hearing him on a point of order. Go ahead, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: On the same point of order then. Is there not a collective agreement provision to protect the rights of that employee in the company if, in his opinion, he is being discriminated against in the question of promotions? This gentleman is unnamed at the moment, but I am sure, with the courage of his convictions, he will give us his name. Has he taken advantage of the clauses in that collective agreement to present a grievance?

Mr. Lundrigan: I do not see the relevancy of this at all to the motion. If we are going to vote to go to Dorval, let us vote.

[*Interprétation*]

M. Campbell: Monsieur le président.

Le président: Allez-y monsieur Campbell.

M. Campbell: Combien de signatures avez-vous monsieur le président? La motion parle d'employés. Avez-vous une pétition ainsi que des signatures apposées sur ce document?

Le président: Vous faites allusion au document déposé par M. McKenzie?

M. Campbell: C'est exact.

Une voix: Le document n'est pas signé.

M. Campbell: Dans ce cas ce document peut avoir été écrit par n'importe qui.

Le président: J'en doute. M. Mackasey semble croire que la motion est recevable mais quant à moi je n'en suis pas si sûr.

M. Mackasey: Monsieur le président, la motion orale présentée par M. McKenzie est acceptable; il est bon que nous nous réunissions. Un document écrit par contre pose un tout autre problème car je ne puis accepter les implications de la motion. Il existe une différence de fond.

M. McKenzie: Nous pouvons la changer.

M. Mackasey: Je pense que si la motion était libellée comme suit: que dans un proche avenir nous demandions l'autorisation de la Chambre de visiter les installations d'Air Canada afin que nous ayons une idée de la façon dont fonctionne la Société. Je suis certain que nous serions les bienvenus et pareille motion n'implique rien.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord?

M. McKenzie: Je suis d'accord.

M. McRae: Nous sommes d'accord également.

M. McKenzie: Monsieur le président, je voudrais simplement signaler que certains employés ont apposé leur signature sur plusieurs de ces documents ainsi que cela a été mentionné ce matin. Ainsi un de ces document porte huit signatures. Certaines personnes hésitent à signer le document. Je connais en particulier le cas d'une personne de Winnipeg qui n'a pas eu de promotion. Cette personne devait faire partie d'un comité spécial chargé d'une tâche mais sa candidature a été refusée . . .

M. Mackasey: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Est-ce que la convention collective ne doit pas justement protéger les droits des employés qui auraient fait l'object d'une discrimination en matière de promotion? Bien qu'il ne l'ait pas fait jusqu'à présent, je suis convaincu que cette personne se fera connaître. Est-ce qu'il a présenté un grief en application des dispositions de la convention collective?

M. Lundrigan: Je ne vois pas en quoi ceci se rapporte à la motion. Nous ferions mieux de voter sur la question de savoir si oui ou non nous allons nous rendre à Dorval.

[*Text*]

Mr. Mackasey: The relevance is that I am speaking to the observations just raised by Mr. McKenzie a minute ago.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, is the motion in order?

• 1735

Mr. Guay (St. Boniface): I am making reference to the motion because of the reference that has been made to the paper which Mr. McKenzie has in his possession. The question has not been answered as to whether or not the employees in question who have a legitimate grievance have used the proper channel as suggested by Mr. Mackasey. They are entitled, to make representations to Air Canada officials and, if so, have these representations been received, discussed and so on? I think this is equivalent to your report, Mr. McKenzie. And I now am asking Mr. Pratte, or the president, whether or not they can answer that question. Has that piece of paper you have from employees of the powerhouse, on which they have put forth grievances, been presented to management for consideration? I think this is one of the questions that should be answered here.

An hon. Member: That is wy we want to go to Dorval.

Mr. Guay (St. Boniface): Well, surely you do not have to go to Dorval to find that out.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I want to speak to the motion before you rule on it, on a point of order.

The Chairman: Go ahead, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this bill involves financing and it involves very considerable advances to Air Canada. We have had evidence that there is a serious labour problem. There has been evidence introduced that there have been problems in connection with the powerplant in Montreal. There has been evidence of lack of communication between management and its employees. We are asked to vote on a bill that advances to the management significant sums of money. And surely any persons organizing to advance money to a company that knew there were problems with labour relations—I do not say it is labour's problem—in this company would want to investigate that allegation. We are not going down there to settle a collective agreement at all, we are going down there to find out what is going on. Is this plant being run efficiently? Is management running the company efficiently? Why are they having this problem with their people? This is certainly a matter which is relevant, and certainly this is one of the things we should be doing.

The Chairman: I would like to comment on the motion. I am in some doubt about the manner in which the Committee would carry on its operations in Dorval. Mr. McKenzie, if you expect this Committee to be a court of inquiry and inquire into working conditions at Dorval, to have the power to call in various workers and cross-examine them, then this would be better done under the Inquiries Act. I do not think that really comes under our terms of reference in the examination of Bill C-164.

If you merely want the Committee to go down to Dorval, mingle with management and the people, and inspect working conditions in that way, Mr. Prate has assured me that you are more than welcome to go down and look at the plant and the operation.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Je réponds aux remarques faites il y a quelques instants par M. McKenzie.

M. Mazankowski: Monsieur le président, est-ce que la motion est recevable?

M. Guay (Saint-Boniface): On a fait allusion au document actuellement détenu par M. McKenzie. On n'a pas encore répondu à la question de savoir si oui ou non les employés en question ont soumis leur grief conformément aux modalités prévues en la matière. Ils sont en droit de faire des soumissions aux représentants d'Air Canada et, si oui, a-t-on accepté et discuté ces soumissions? Il me semble que cela correspond à votre rapport, monsieur McKenzie. Et je demande maintenant à M. Pratte, ou au président, s'ils peuvent me répondre à cette question. A-t-on présenté ce document émanant des employés de la centrale, à propos de laquelle ils se sont plaints, à l'attention de la direction? Je pense que c'est l'une des questions auxquelles il faudrait répondre maintenant.

Une voix: C'est la raison pour laquelle nous voulons aller à Dorval.

M. Guay (Saint-Boniface): Très bien, vous n'avez sûrement pas besoin d'aller à Dorval pour découvrir cela.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je voudrais faire une observation concernant la motion avant que vous ne preniez une décision, un rappel au Règlement.

Le président: Je vous en prie, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, ce projet de loi implique des questions financières et des avances très considérables faites à Air Canada. On vient de nous prouver qu'il existait des difficultés de personnel fort sérieuses. On nous a prouvé qu'il y avait des problèmes à propos de la centrale de Montréal. On nous a prouvé qu'il n'y avait pas de communication entre la direction et les employés. On nous demande d'accepter un projet de loi qui avance à la direction des sommes d'argent importantes. Il est certain que toute personne se préparant à avancer de l'argent à une compagnie qui est connue pour avoir des problèmes de relations de travail, je ne dis pas qu'il s'agit de problèmes du personnel, aimerait vérifier ces allégations à propos de la compagnie. Nous n'allons pas là-bas régler une convention collective, nous y allons pour découvrir ce qui se passe. Cette centrale est-elle gérée de façon efficace? La direction gère-t-elle la compagnie de façon efficace? Pourquoi a-t-elle des difficultés avec les employés? C'est certainement une question d'importance, et c'est certainement l'une des choses que nous devrions faire.

Le président: J'aimerais faire une observation à propos de la motion. J'ai quelques doutes quant à la façon dont le Comité devrait fonctionner à Dorval. Monsieur McKenzie, si vous vous attendez à ce que ce Comité agisse comme un organisme d'enquête sur les conditions de travail à Dorval, puisse convoquer et écouter différents employés, alors il serait préférable de le faire en vertu de la Loi sur les enquêtes. Je ne pense pas que cela vienne directement dans le cadre du mandat qui consiste à étudier le Bill C-164.

Si vous désirez simplement que le comité aille à Dorval, se mêle aux représentants de la direction et du personnel, inspecte les conditions de travail, alors M. Pratte m'a assuré que vous étiez plus que bienvenus et que vous pourriez examiner la centrale et son fonctionnement.

[*Texte*]

That is the difficulty the Chair has, in looking at the motion. But to say we are going to hear briefs from these workers, that we have the power to call in workers and cross-examine them, is beyond the purview of the Committee's work in this regard.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, maybe I could help on this motion by reminding the Committee what they already know. The Minister of Labour, under the statutes of the country, has the right to establish, if he deems it necessary, an industrial inquiry commissioner at any time to determine whether the working conditions in anything under his jurisdiction is violating the laws of the land, including the Labour Code, the Labour Standards Code and all these various areas. The unions are aware of this. And that would be the proper forum, the Standing Committee of Labour, Manpower and Immigration. If there is a genuine malaise in the company that is infringing the whole area of industrial relations then that is where it should be directed. But we must be fair to management. And I do not think I have been considered anti-labour. Looking at the general record of Air Canada, they have had one work stoppage in the last-five years—two, if you include Winnipeg. But in all fairness to the employees, that I know very, very well, there is a malaise that has caused a great reduction in technology in Ottawa, there is a malaise that Mr. McKenzie keeps coming back to, resulting from the transfer from Winnipeg to Montreal of several years ago—it took 300-odd men—but which Mr. Pratte stated today showed no indication, according to the testimony made this morning, of any abnormal resignations from the work force at Dorval of people who originated in Winnipeg, and that is a very, very significant thing.

The Chairman: You are hardly speaking to the point of order, though, Mr. Mackasey. Mr Pratte wanted to comment, and perhaps we should hear from him.

• 1740

Mr. Pratte: I do not want to participate in this debate because in effect I am in your hands, but I would like you to understand our position. It is simply that we have a collective labour agreement with the IAM. It was negotiated last June and our dispute has been settled and our relationship with the IAM, I am pleased to say, is improving. We are not meeting with Mr. Pitchford monthly, but we have meetings and we have discussions on matters of general interest. If some employees at Dorval are unhappy about certain things, they have an absolute right under the collective labour agreement to file grievances. This is the normal way of doing it. What I am afraid of is simply that if we start to open another avenue for a group of people to lodge their complaints, then we are undermining the union, we are undermining management and we are creating chaos in a situation where we do not have any chaos now. I am not suggesting that there are no employees who are dissatisfied. You are bound to have dissatisfied employees, as you are bound to have dissatisfied managers, in any group. However, I am suggesting to you that it is important to not at least disrupt a relationship that exists and is reasonably good.

Mr. Guay (St. Boniface): My question has not been answered, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

C'est là la difficulté qu'éprouve la présidence en examinant la motion. Mais lorsque l'on dit que l'on va écouter des mémoires présentés par les employés, que nous pourrons convoquer et examiner ces employés, c'est aller au-delà du mandat du Comité.

M. Mackasey: Monsieur le président, peut-être pourrais-je vous venir en aide en rappelant au comité ce qu'il sait déjà. Le ministre du Travail, en vertu des statuts du pays, a le droit de mettre en place, s'il le juge nécessaire, une commission d'enquête industrielle à tout moment pour définir si les conditions de travail dans le cadre de sa juridiction vont à l'encontre des lois du pays, y compris le Code du travail, le Code des normes du travail et tous ces différents domaines. Les syndicats en sont conscients. Et il serait plus approprié de s'en remettre au comité permanent du travail, de la main-d'œuvre et de l'immigration. S'il existe un malaise véritable au sein de la compagnie, et que ce malaise concerne le domaine des relations industrielles, alors c'est certainement de cette façon qu'il faudrait agir. Mais nous devons nous montrer équitables envers la direction. Et je ne pense pas m'être montré opposé aux ouvriers. Lorsque l'on examine l'ensemble des activités d'Air Canada, on s'aperçoit qu'il n'y a eu qu'une grève du travail au cours des cinq dernières années, peut-être deux en tenant compte de Winnipeg. Mais en toute équité à l'égard des employés, je sais parfaitement qu'il existe un malaise qui a provoqué une réduction importante de la technologie à Ottawa, je sais qu'il y a un malaise qui ne cesse de se montrer, provoquant le transfert de Winnipeg à Montréal d'il y a plusieurs années, il s'agissait de 300 personnes environ, mais qui, comme M. Pratte l'a montré aujourd'hui, n'indique absolument pas, selon les témoignages de ce matin, un abandon anormal à Dorval des employés venant de Winnipeg et cela est un élément particulièrement significatif.

Le président: Vous vous écartez beaucoup du point de Règlement soulevé, monsieur Mackasey. M. Pratte désirait faire des remarques, et nous devrions peut-être l'écouter.

M. Pratte: Je ne veux pas participer à ce débat car en fait je m'en remets à vous, mais j'aimerais que vous compreniez notre position. La voici: nous avons une convention collective avec les membres de l'IAM. Elle a été négociée en juin dernier et le conflit a été réglé, et nos rapports avec l'IAM, je suis heureux de le dire, s'améliorent. Nous n'avons pas de réunion mensuelle avec M. Pitchford, mais nous nous rencontrons et nous discutons de questions d'intérêt général. Si certains employés de Dorval ont des sujets de mécontentements, ils ont le droit absolu dans le cadre de la convention de déposer un grief. C'est la procédure normale. Ce dont j'ai peur c'est que si nous offrons la possibilité à un groupe particulier de faire des revendications par une autre voie, nous affaiblissons alors le syndicat, nous affaiblissons la direction et nous courons au chaos alors que ce chaos n'existe pas pour le moment. Je ne prétends pas que tous les employés soient contents. Il y a toujours des employés mécontents, tout comme il y a toujours des directeurs mécontents, dans tout groupe donné. Néanmoins, il importe pour le moins de ne pas mettre en danger des rapports qui existent et qui sont raisonnablement bons.

M. Guay (Saint-Boniface): On n'a pas répondu à ma question, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: What was your question, again, Mr. Guay?

Mr. Guay (St. Boniface): I want to know from management whether or not they can answer the question concerning the paper that Mr. McKenzie was making reference to. Have these employees filed the appropriate grievance through the proper channels or not in reference to the paper which he has? I think it is important that we also know that.

Mr. Pratte: If I might complete my remarks. If the Committee wants to come to Dorval to visit the place and to see what it looks like and find out whether it is a barn or whether it is a decent place to work in, you are perfectly welcome. The place is open to be visited. However, what I cannot accept and would caution you about is not making this Committee into another grievance committee. If you start hearing—and I am sorry if I am being very very frank with you—grievances of employees who complain about this and that working condition, then in all fairness you should find out why is it that this employee has not filed a grievance. There is a collective labour agreement that governs both management and employees and, in all fairness, you have to find out from management why it is that the grievance has not been allowed and, in all fairness, you have to find out why it is that the board of arbitration, if the grievance has reached that point, has disallowed it, or why is it that the union has not processed a grieance to that point. If we go that far . . .

The Chairman: Mr. Pratte is expanding the invitation to one to the whole Committee.

Mr. Pratte: I was just expressing . . .

Mr. Mackasey: I will accept Mr. McKenzie's motion provided there is no inference in what is written as to the purpose of our visit. If Mr. McKenzie makes a motion that at some time in the future we are going down to see for ourselves the general operations of Air Canada—as committees visit many places—I will vote for that, but I will . . .

An hon. Member: So will I.

Mr. Mackasey: . . . not vote for a motion . . .

The Chairman: All we would really have to do would be to accept Mr. Pratte's invitation. We would not really need a motion.

An hon. Member: You do not need a motion for that.

Mr. McKenzie: I do not know what you had planned for me! Are you having a party for the employees at Dorval this week?

Mr. Norberg: It is going on right now, as a matter of fact, and I should be there.

An hon. Member: Is this a yearly event?

An hon. Member: It is a year-round party.

Mr. McKenzie: I would like to know the purpose of the party. Is it a yearly function?

• 1745

Mr. Norberg: No, this is a first. The purpose of this party is to recognize the work and efforts of everyone in that physical building called the power plant shop for the fine work they have done over this past year in bringing our production volumes on line and achieving production increases, going from 30 engines a month up to 50 engines a month. I should have been there right now to extend that personal thanks to them. A lot of people have worked very

[*Interpretation*]

Le président: Quelle était déjà votre question, monsieur Guay?

M. Guay (Saint-Boniface): Je veux que la direction me dise si oui ou non elle peut répondre à la question concernant le document évoqué par M. McKenzie. Ces employés ont-ils suivi la procédure normale de grief dans le cas du document en question? Il importe que nous le sachions également.

M. Pratte: J'aimerais qu'on me permette de compléter mes observations. Si le Comité veut se rendre à Dorval pour voir à quoi cela ressemble et constater s'il s'agit d'une grange ou s'il s'agit d'un endroit où les conditions de travail sont décentes, nous l'accueillerons avec plaisir. La visite est libre. Cependant, ce que je ne peux accepter c'est que ce comité se transforme en comité de grief et je vous mets en garde contre cela. Si vous vous mettez à entendre, et je m'excuse de vous parler aussi franchement, les griefs des employés qui se plaignent de telle ou telle condition de travail, vous devriez alors en toute justice vous inquiéter de savoir pourquoi cet employé n'a pas déposé de grief. Nous avons une convention collective qui gouverne à la fois la direction et les employés et, en toute justice, il vous faut demander à la direction pourquoi on n'a pas permis le dépôt de ce grief et, en toute justice, il faut que vous appreniez pourquoi la commission d'arbitrage, si le grief a été jusqu'à ce palier, l'a rejeté, ou pourquoi le syndicat n'a pas mené ce grief jusqu'à ce palier. Si nous allons jusque là . . .

Le président: M. Pratte étend son invitation à tout le comité.

M. Pratte: Je disais simplement . . .

M. Mackasey: J'accepterai la motion de M. McKenzie à condition que le but de notre visite ne soit pas commandé par ce qui est écrit. Si M. McKenzie propose qu'à une certaine époque nous nous rendions sur place pour étudier le fonctionnement général d'Air Canada, tout comme d'autres comités se rendent dans de nombreux endroits, je voterai pour sa motion, mais je . . .

Une voix: Moi aussi.

M. Mackasey: . . . ne voterai pas pour une motion . . .

Le président: Tout ce qu'il nous resterait à faire en fait c'est d'accepter l'invitation de M. Pratte. Nous n,aurions pas vraiment besoin d'une motion.

Une voix: On n'a pas besoin de motion pour cela.

M. McKenzie: Je ne savais pas ce que vous aviez préparé pour moi! Avez-vous préparé une petite fête pour les employés de Dorval cette semaine?

M. Norberg: En fait, elle a lieu en ce moment et je devrais y être.

Une voix: Est-ce que ça a lieu chaque année?

Une voix: C'est la fête toute l'année.

M. McKenzie: J'aimerais connaître le pourquoi de cette petite fête. A-t-elle lieu chaque année?

M. Norberg: Non, c'est la première fois. Cette fête a pour but de récompenser le travail et les efforts de tout le monde dans cette construction physique qu'on appelle l'atelier d'énergie et pour reconnaître l'excellent travail que tout le monde a fait au cours de cette année, permettant de respecter les demandes quantitatives de production et même d'augmenter le rendement en passant de 30 moteurs par mois à 50 moteurs. Je devrais y être moi-même

[*Texte*]

hard, both contract and management, and Mr. Dave Tennant, our Vice President, Technical Operations, extended this invitation

The point that we wanted to recognize was reaching 100 per cent spares level for the fleet and we achieved that by the end of October. It is a great satisfaction to us all.

Mr. McKenzie: When were the invitations sent out?

Mr. Pratte: Maybe I can speak to that. This was an idea that Mr. Tennant spoke to me about many months ago and he told the manager of the power plant that if they reached that level he would throw a party for the whole group. I do not know how we can be criticized for that as we have been criticized for not having given invitations to employees.

An hon. Member: I never levelled any criticism at it.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Mackasey: What about the stewardesses, were they included?

Mr. Peters: Mr. Chairman, before this gentlemen whom I gather is in charge of maintenance leaves, could I ask him a question? I am not privy to all these documents that have been circulated, but I gather there are a large number of unpresented grievances. Would you give us an explanation of why these grievances are not presented? I have had considerable experience in the labour field myself and I find usually when there are a large number of grievances they build up to a strike situation totally divorced from monetary considerations, that the fault is one of two things or maybe both things, that the representatives from management will not give any consideration to the grievances that are presented, or second, that the labour representatives will not give any consideration to the grievances that are presented and pass them on from that stage. There seems to me to be a large number of grievances kicking around that have not been resolved and I presume certainly have not gone up to a very high level in your organization. Which of those are true?

Mr. Norberg: First of all, we have a very well established procedure for the presenting of grievances and the handling through the second level. It is very clear and we follow it very, very carefully and very thoroughly.

The first presentation is made at the foreman level, it is not made to a labour relations representative. It is dealt with by the supervisor or the foreman of the area involved. It is only at the second and subsequent levels that industrial relations expertise is used to assist in arriving at a decision. I am not aware of any untapped backlog of grievances by any stretch of the imagination.

Mr. Peters: There appears to be a very large . . .

The Chairman: Order. Mr. Pratte, would like to supplement.

Mr. Pratte: Maybe I could help you. I have some statistics here. During the period January 1, 1971, to October 31, 1973, our labour relations personnel heard 252 third-level grievances or discharge hearings and 12 cases went to arbitration.

[*Interprétation*]

pour les remercier personnellement. Beaucoup de personnes ont travaillé très fort, qu'il s'agisse du personnel sous contrat ou de la direction, et c'est M. Dave Tennant, notre vice-président du service des opérations techniques qui a lancé cette invitation.

Nous voulions atteindre un niveau de remplacement à 100 p. 100 pour la flotte et nous y sommes parvenus à la fin d'octobre. C'est une grande satisfaction partagée par tous.

M. McKenzie: Quand les invitations ont-elles été envoyées?

M. Pratte: Je peux peut-être répondre à cette question. Il s'agit d'une idée dont M. Tennant m'a parlé il y a plusieurs mois et il a dit au directeur de l'atelier d'énergie que s'ils atteignaient ce niveau il offrirait une fête à tout le monde. Je ne vois pas comment on peut nous critiquer pour cela comme on nous a critiqués pour ne pas avoir donné d'invitations aux employés.

Une voix: Je n'ai jamais mis ces critiques sur le même plan.

Le président: Monsieur Peters.

M. Mackasey: Et les hôtesses, étaient-elles aussi invitées?

M. Peters: Monsieur le président, avant que cette personne qui, si j'ai bien compris, s'occupe de l'entretien ne parte, pourrais-je lui poser une question? Je ne connais pas tous ces documents qui ont été distribués, mais j'en déduis qu'il y a un grand nombre de griefs non présentés. Voudriez-vous nous expliquer pourquoi ces griefs n'ont pas été présentés? J'ai une grande expérience dans le domaine des relations du travail moi-même et j'ai constaté que généralement un grand nombre de griefs finissaient par créer une situation de grève n'ayant rien à voir avec des considérations pécuniaires, que la faute en revient à une de deux choses et peut-être aux deux, que les représentants de la direction ne tiennent aucun compte des griefs qui sont présentés ou bien que les représentants des ouvriers ne tiennent aucun compte des griefs qui sont présentés et ne les font pas aller plus loin. Il me semble qu'il y a un grand nombre de griefs auxquels on n'a pas répondu et qui ne sont certainement pas montés très haut dans votre organisation. Où est la vérité?

M. Norberg: Premièrement, nous avons une procédure très bien établie de présentation de griefs et de passage au deuxième palier. Cette procédure est très claire et nous la suivons très attentivement et nous allons jusqu'au bout.

La première présentation se fait au niveau du contremaître, elle ne se fait pas à un représentant des relations du travail. C'est le surveillant ou le contremaître de ce service qui s'en occupe. Ce n'est qu'au deuxième palier ou au palier suivant que l'on fait appel aux spécialistes de relations du travail pour nous aider à prendre une décision. Je n'ai pas connaissance d'un tel arriéré de griefs non présentés qui dépasse toute imagination.

M. Peters: Il semble qu'il y ait énormément . . .

Le président: A l'ordre. M. Pratte aimerait ajouter quelque chose.

M. Pratte: Je pourrais peut-être vous venir en aide. J'ai quelques chiffres avec moi. Du premier janvier 1971 au 31 octobre 1973 notre personnel des relations du travail a entendu 252 griefs de troisième palier ou audiences de licenciement dont 12 ont fait l'objet d'arbitrage.

[*Text*]

An hon. Member: For what period?

Mr. Pratte: From January 1, 1971 to October 31, 1973. Eight were decided in favour of the company and four for the union.

In respect to the IAM, as I mentioned to the Committee before, I have an arrangement with Mr. Pitchford that whenever anything of substance and significance comes up he lets me know if he feels that I ought to know, if he feels that he does not get rasonable satisfaction elsewhere. This is how we have met a number of times, not to bypass the normal channels of communication, but only because I feel that I ought to be aware of the way the union leaders feel.

He has never raised the number of grievances with me as being an issue. Certainly we have grievances. Personally I feel that whenever we have no grievances at all, it is probably because the union does not do its job properly.

The Chairman: You are in trouble.

• 1750

Mr. Pratte: ... and we are in trouble, all because management is too weak. So there has to be a happy balance. However this matter of the number of grievances under the collective labour agreements, I can assure you, has never been raised by Mr. Pitchford with me at all.

Mr. Lundrigan: On a point of order, is the motion in order?

An hon. Member: What motion?

The Chairman: The motion has not been ruled in order as yet, Mr. Lundrigan. I was just going to suggest to Mr. ....

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman, I have been listening to the conversation here and I assumed that Mr. McKenzie was going to withdraw the motion in order to accept the invitation.

The Chairman: I was just going to ask Mr. McKenzie, and I wish you would have let me proceed. Mr. McKenzie, I have attempted to rewrite the motion in such a manner that it might be in order, but I would much prefer, and there seems to be some kind of approval, if the motion were withdrawn, then the question of the Committees travelling on the invitation of Mr. Pratte to inspect the working conditions could be left for Mr. Pratte and me to arrange a convenient time for most of the Committee members.

Mr. Mackasey: I also would like to see the working conditions of ...

The Chairman: I might add, even if the motion is put, Mr. McKenzie, we would still have to ask permission of the House which we may or may not get. Therefore I think it would be better all around, if it were withdrawn and left for the Committee Chairman and Mr. Pratte to arrange a convenient time.

Mr. Pratte: You are always welcome to visit the base.

[*Interpretation*]

Une voix: Quelle période?

M. Pratte: Du 1er janvier 1971 au 31 octobre 1973. Pour 8 d'entre eux la décision a été favorable à la société et 4 au syndicat.

En ce qui concerne l'IAM, comme je l'ai déjà dit au Comité, M. Pitchford et moi-même nous sommes mis d'accord pour que chaque fois que quelque chose d'importance survient il me le fait savoir s'il estime que je devrais le savoir, s'il estime qu'ailleurs on ne lui donne pas satisfaction d'une façon raisonnable. C'est ainsi que nous nous sommes rencontrés un certain nombre de fois, non pas dans le but de contourner les voies normales de communications, mais simplement parce que j'estime que je devrais être au courant des sentiments des dirigeants du syndicat.

Il ne m'a jamais dit que le nombre de griefs posait un problème. Il y a des griefs, c'est certain. Personnellement, j'estime que lorsque nous n'avons pas du tout de griefs, c'est que le syndicat ne fait pas bien son travail.

Le président: Et les ennuis ne sont pas loin.

M. Pratte: ... Et les ennuis ne sont pas loin, car la direction est trop faible. Il faut donc qu'il existe un équilibre heureux. Cependant, je peux vous assurer que cette question de nombreux griefs dans le cadre des conventions collectives n'a jamais été soulevée par M. Pitchford.

M. Lundrigan: J'invoque le Règlement. La motion est-elle recevable?

Une voix: Quelle motion?

Le président: Nous n'avons pas encore décidé de la recevabilité de la motion, monsieur Lundrigan. J'allais justement suggérer à M. ....

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'ai écouté la conversation et j'ai supposé que M. McKenzie allait retirer sa motion afin d'accepter l'invitation.

Le président: J'allais justement poser cette question à M. McKenzie, et j'aurais aimé que vous me le laissiez faire. Monsieur McKenzie, j'ai essayé de rédiger de nouveau la motion de telle manière afin qu'elle puisse être recevable mais je préférerais, et il semblerait que nous sommes à peu près d'accord, que la motion soit retirée. La question de la visite du Comité sur l'invitation de M. Pratte pour inspecter les conditions de travail pourrait être débattue entre celui-ci et moi-même pour convenir d'une date pratique pour la plupart des membres du Comité.

M. Mackasey: J'aimerais également voir les conditions de travail de ...

Le président: J'ajouterais, même si la motion est proposée, monsieur McKenzie, qu'il nous faudrait encore demander l'autorisation de la Chambre, autorisation qu'elle nous accordera ou qu'elle ne nous accordera pas. Par conséquent, je pense qu'il serait préférable qu'elle soit retirée et que le président du comité et M. Pratte conviennent d'une date.

M. Pratte: Vous serez toujours les bienvenus.

[*Texte*]

Mr. McRae: That would be agreeable.

Mr. Pratte: I extend the invitation through the Chairman to visit the base at a time that can be arranged to your satisfaction, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: I would be agreeable. One of the reasons why I thought we should go, Mr. Chairman, is pointed out in the CALEA document. They make all kinds of complaints to management and grievances and none of them are corrected. So . . .

The Chairman: Yes, I noticed the one about the Calgary airport.

Mr. McKenzie: Yes. I do not know whether it is the same thing that hit Dorval with that other union . . .

Mr. Pratte: I want to make it clear, because I do not want to mislead the Committee, that I would not expect the Committee members to question witnesses and hear employees, because we then we really would be creating chaos.

The Chairman: On that harmonious note, the Chair would welcome a motion to adjourn.

Mr. McRae: Mr. Chairman, are we coming back tonight?

The Chairman: Yes, we are coming back at 8 o'clock.

Mr. McRae: Is there no way of finishing now?

Mr. MacKasey: Mr. Chairman, what other area can we possibly examine any more exhaustively than we have for 20-some hours?

Mr. Mazankowski: Come back at 8 o'clock and you will find out.

The Chairman: Do I have a motion to adjourn?

Mr. Guay (St-Boniface): Yes. I so move.

The Chairman: Mr. Guay moves . . .

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, just one second, I am going to file my own grievance for 8 o'clock this evening.

The Chairman: I have your name on the list.

Mr. Lundrigan: If we are flying down to Dorval to eat plums, to drink tea and eat crumpets, that is a lot of bunk.

The Chairman: You do not have to come, Mr. Lundrigan.

An hon. Member: It is up to your *confrères*.

EVENING SITTING

• 2010

The Chairman: Will all the members please sit down and we will get started. I hope we can finish with Air Canada tonight and the quicker we get on with it the quicker we will get it done.

[*Interprétation*]

M. McRae: Cela nous conviendrait.

M. Pratte: Je vous invite à visiter la base au moment qui vous arrangera le mieux, monsieur le président.

M. McKenzie: Cela me conviendrait. Une des raisons pour lesquelles j'ai pensé que nous devrions y aller, monsieur le président, se trouve justement dans ce document du CALEA. Ils font parvenir toutes sortes de plaintes à la direction et toutes sortes de griefs et on semble ne prendre aucune mesure. Par conséquent . . .

Le président: Oui, j'ai remarqué celle au sujet de l'aéroport de Calgary.

M. McKenzie: Oui. Je ne sais pas si c'est la même chose qui se passe à Dorval avec cet autre syndicat . . .

M. Pratte: Je veux que vous sachiez parfaitement bien, car je ne veux pas tromper le Comité, que je n'entends que les membres du comité posent des questions à des témoins ou entendent des employés, car c'est vraiment comme cela que nous provoquerions des ennuis.

Le président: Sur cette note d'harmonie, le président aimerait bien que quelqu'un propose l'ajournement.

M. McRae: Monsieur le président, siégeons-nous de nouveau ce soir?

Le président: Oui, nous resiégeons à 8 heures.

M. McRae: N'est-il pas possible d'en finir maintenant?

M. Mackasey: Monsieur le président, quel autre domaine pouvons-nous étudier d'une manière plus exhaustive que ce que nous avons fait pendant près de 20 heures?

M. Mazankowski: Revenez à 8 heures et vous verrez bien.

Le président: Quelqu'un veut-il proposer l'ajournement?

M. Guay (Saint-Boniface): Je propose que l'on ajourne.

Le président: M. Guay propose . . .

M. Lundrigan: Monsieur le président, un instant, je vais rédiger mon propre grief pour 8 heures ce soir.

Le président: J'ai votre nom sur ma liste.

M. Lundrigan: Si nous allons simplement à Dorval pour manger des prunes, pour boire du thé et manger des crêpes, c'est vraiment perdre son temps.

Le président: Vous n'êtes pas obligé de venir, monsieur Lundrigan.

Une voix: Cela regarde vos «colleagues».

SÉANCE DU SOIR

Le président: Si les membres du comité veulent bien prendre place, nous allons commencer. Nous comptons bien en terminer avec Air Canada ce soir, et le plus tôt nous nous y mettrons, le mieux ce sera.

[*Text*]

Mr. Turner, your name is at the top of the list.

Mr. Turner (London East): Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Pratte, is the present pension plan at Air Canada uniform for all employees? Does it cover all your employees?

Mr. Pratte: Yes, that is right.

Mr. Turner (London East): Does a committee comprising company representatives and the various unions operate this pension plan, similar to the CNR?

Mr. Pratte: I could not say whether it is similar to the CNR. We have a pension committee composed of company representatives and union representatives that administers the plan, in the sense that they see to it that the benefits are paid according to the by-laws of the plan and that they make recommendations to the board of directors of Air Canada as to any modifications they would like to see made to the plan.

Mr. Turner (London East): How many members are there on that pension board? Is there equal representation, with an independent chairman?

Mr. Pratte: Yes. There are seven representatives. The chairman is the Vice-President, Mr. Tennant, and these are three representatives from the corporation and three representatives of the unions.

Mr. Turner (London East): If CALEA were to negotiate their pension plan separately, is it not true that you would have two or more pension plans in the same company operation?

Mr. Pratte: Sir, I am prepared to give you factual information on the set-up of the pension plan, but in view of my replies this afternoon and the current dispute with CALEA it might be unwise for me to comment on the consequences of one of the demands of the union. I think it is a matter for negotiation.

Mr. Turner (London East): Talking about this labour dispute, is it not unusual to settle labour disputes at the officer level, especially at this stage? Should not the vice-presidents and you yourself be involved in this thing right now? You are close to the strike stage.

Mr. Pratte: I did not get the first part of your question.

Mr. Turner (London East): Should you not, the top officers of Air Canada, be involved in the situation as it is right now, because you have broken off negotiations. The top man should be in there. Otherwise you could be involved in a legal strike.

Mr. Pratte: I do not think anybody is talking about a strike.

Mr. Turner (London East): You never know, though. You should head it off.

Mr. Pratte: I do hope that there will be no strike. We are certainly determined to do everything in our power to avoid a strike. I do not believe it is my function actually to negotiate all the details of the collective labour agreement.

[*Interpretation*]

Monsieur Turner, c'est vous qui devez commercer.

M. Turner (London-Est): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Pratte, est-ce que le régime de pension d'Air Canada s'applique uniformément à tous les employés de la compagnie?

M. Pratte: Certainement.

M. Turner (London-Est): Y a-t-il un comité formé des représentants de la compagnie et des divers syndicats qui s'occupe de ce régime de pension, comme c'est le cas pour le CN?

M. Pratte: Je ne sais pas si nous procédons de la même façon que le CN. Il y a un comité chargé du régime de pension et qui est composé de représentants de la compagnie et des syndicats. Il est chargé d'administrer le régime et il doit veiller à ce que les prestations soient versées selon les règlements. Il fait également les recommandations au conseil d'administration d'Air Canada pour ce qui est des changements qu'il peut juger souhaitables.

M. Turner (London-Est): Combien de membres compte la commission du régime de pension? La représentation y est-elle égale, avec un président indépendant?

M. Pratte: Oui. La commission est composée de sept membres. Outre le président, qui est le vice-président, M. Tennant, il y a trois représentants de la compagnie et trois représentants du syndicat.

M. Turner (London-Est): Si la CALEA obtenait son régime de pension distinct, n'y aurait-il pas à ce moment-là deux régimes de pension ou plus au sein de la même compagnie?

M. Pratte: Je puis vous donner tous les renseignements que vous désirez sur le régime de pension, mais après ce que j'ai dit cet après-midi, et vu le conflit actuel avec la CALEA, il serait mal avisé pour moi de parler des conséquences que pourrait avoir une demande du syndicat. Ce doit être laissé au processus de négociation.

M. Turner (London-Est): Au sujet de ce conflit ouvrier, n'est-il pas un peu hors de l'ordinaire de procéder encore au niveau des fonctionnaires à ce stade-ci? Est-ce que les vice-présidents et vous même ne devriez pas être impliqués maintenant? C'est presque la grève.

M. Pratte: Je n'ai pas compris la première partie de votre question.

M. Turner (London-Est): Est-ce que les dirigeants d'Air Canada ne devraient pas être impliqués maintenant puisque les négociations sont rompues? Il faut agir aux plus hauts échelons. Sinon, c'est la grève légale.

M. Pratte: Je ne crois pas qu'il soit encore question de grève.

M. Turner (London-Est): Il faut éviter qu'il y en ait une qui se produise.

M. Pratte: Nous espérons qu'il n'y aura pas de grève. Nous faisons tout en notre possible pour l'éviter. Pour ce qui est de votre suggestion, je ne crois pas qu'il entre dans mes fonctions de négocier tous les détails des conventions collectives.

[*Texte*]

Mr. Lundrigan: A supplementary, please. Did you get involved, sir, in the pilots' dispute?

Mr. Pratte: I did get involved in the pilots' dispute at the very end, on the last afternoon.

Mr. Lundrigan: Thank you.

Mr. Pratte: But I did not carry on the negotiations during the two or three months that they were carried on.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, and Mr. Pratte, Mr. McKenzie gave you a copy of a document. Is that document signed by a local chairman of the brotherhood?

Mr. Pratte: Which document?

Mr. Turner (London East): That is the one there.

An hon. Member: It is not signed by anybody.

Mr. Pratte: The document that was produced this afternoon? No, I think I said that it is neither signed nor dated.

Mr. Turner (London East): Has it got the union stamp or lable on it? The local lodge official stamp or seal?

Mr. Pratte: Not on that copy, sir.

Mr. McKenzie: No, they will not sign these. They are afraid of retaliation. Some of them have been held back from promotion for opening their mouths.

Mr. Pratte: I have to disagree with you. Employees file grievances and . . .

Mr. Turner (London East): Is it not true, Mr. Pratte, that you have a grievance procedure that is taken up through the regular channels and eventually goes to your office? Is that correct? These employees are trying to circumvent the procedure?

Mr. Pratte: There is a regular grievance procedure. One of the steps, at least in some agreements, I cannot swear that it exists in all of them, is that my level is the last step before going to arbitration.

Mr. Turner (London East): If a group of employees were dissatisfied and came directly to you, what would you do? If, we will say, there were 50 to 100 employees who were really dissatisfied, what would you do?

Mr. Pratte: I would have to find out why they were coming to me. I cannot allow the individual employees to circumvent the normal channels of communication all the time. Otherwise managers would not be allowed to manage nor able to manage. If the union leader wants to discuss a problem with me, that is different.

Mr. Turner (London East): Two short questions on pensions. Air Canada's pension plan is 2 per cent per year of service. Is that correct?

Mr. Pratte: That is correct, sir.

• 2015

Mr. Turner (London East): Does the Air Canada pension plan pay better benefits to employees or are they the same as the CNR plan. You must be familiar with both plans.

[*Interprétation*]

M. Lundrigan: Une question supplémentaire, si vous le permettez, monsieur le président. N'êtes-vous pas intervenu dans le conflit qui vous opposait aux pilotes?

M. Pratte: Je suis effectivement intervenu, mais à la toute fin, le dernier après-midi.

M. Lundrigan: Je vous remercie.

M. Pratte: Je n'ai certainement pas été mêlé aux négociations au cours des deux ou trois mois qu'elles ont duré.

M. Turner (London-Est): Monsieur Pratte, M. Mackenzie vous a remis une copie d'un document. Est-ce que le document est signé par le président local de la fraternité?

M. Pratte: De quel document parlez-vous?

M. Turner (London-Est): De celui-ci.

Une voix: Il n'est pas signé.

M. Pratte: Du document qui a été présenté cet après-midi? Non, il n'est ni signé, ni daté.

M. Turner (London-Est): Est-ce que le sceau du syndicat s'y trouve? Est-ce que le sceau de la section locale y est apposé?

M. Pratte: Pas sur cette copie.

M. Mackenzie: Les documents de ce genre ne sont jamais signés. Les auteurs craignent les représailles. Il y en a qui se sont vu refuser des promotions pour avoir osé parler.

M. Pratte: Je ne suis pas d'accord avec vous. Les employés peuvent présenter des griefs . . .

M. Turner (London-Est): N'est-il pas exact, monsieur Pratte, que votre procédure de grief, après plusieurs étapes, aboutit à votre bureau? Dans le cas présent, est-ce que les employés n'essaient pas de sauter des étapes?

M. Pratte: Il y a une procédure de grief. Une des étapes, au moins pour certaines conventions, je ne suis pas certain que ce soit le cas pour toutes, c'est justement mon bureau, puis, c'est l'arbitrage.

M. Turner (London-Est): Si un groupe d'employés n'est pas satisfait, qu'il s'adresse directement à vous, que faites-vous? S'il y a 50 ou 100 employés qui sont mécontents, comment procédez-vous?

M. Pratte: J'essaie de voir pourquoi on s'adresse à moi. Je ne puis permettre à chacun des employés d'éviter la voie normale. Je dois compter avec les directeurs, je dois leur permettre de jouer le rôle. Si le chef d'un syndicat veut me voir pour discuter d'un problème c'est autre chose.

M. Turner (London-Est): Deux questions encore au sujet du régime des pensions. Le régime de pensions d'Air Canada prévoit 2 p. 100 par année de service, n'est-ce pas?

M. Pratte: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Est-ce que le régime de pension d'Air Canada est plus avantageux pour les employés que celui du CN, par exemple? Vous devez très bien connaître les deux.

[*Text*]

Mr. Pratte: I do not think the CN pension plan pays 2 per cent to employees irrespective of length of service, which ours does.

Mr. Turner (London East): In your opinion is it a pretty good pension plan as it is now, or could it be improved?

Mr. Pratte: Well you know everything can be improved. By comparison it is a reasonable pension plan, but, you know, everything can be improved.

Mr. Turner (London East): Do the officials of Air Canada pay into this pension plan?

Mr. Pratte: Yes, they do.

Mr. Turner (London East): The same percentage as the employees?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Turner (London East): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to pose a couple of questions to Mr. Pratte arising out of the questions raised by Mr. Blenkarn in connection with Wardair and the matter of charter travel.

It seems to me that with the advent of the new ABC regulations there has been a great deal of uncertainty and confusion in the charter industry, so much so that in the last season a number of flights were cancelled and consolidated. I am wondering if you have any information to give to the Committee to indicate to what extent flights were cancelled or consolidated by Air Canada.

Mr. Pratte: I think Mr. Baldwin will answer.

Mr. Baldwin: I could not give you actual statistics without a check, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Is it true that you had planned about 200 charter flights and that roughly about 100 got off the ground?

Mr. Baldwin: I would think of the planned Econair charter program which was under the ABC scheme last year, we did not operate more than 50 per cent of what we had planned and it may have been slightly less.

Mr. Mazankowski: What is Econair?

Mr. Baldwin: Econair is the handling agency that marketed the charter for the major portion of our charter program.

Mr. Mazankowski: Could you elaborate? Is it a subsidiary of Air Canada?

Mr. Baldwin: It is a subsidiary of Air Canada.

Mr. Mazankowski: Could you give us some details on it?

Mr. Pratte: It is a wholly-owned subsidiary.

Mr. Baldwin: A wholly-owned subsidiary primarily for the purpose of marketing and handling the charters.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne crois pas que le régime de pension du CN prévoit 2 p. 100 à ses employés quelle que soit la durée de service.

M. Turner (London-Est): A votre avis, le régime de pension est-il adéquat ou peut-il être amélioré encore?

M. Pratte: Il y a toujours place à l'amélioration. Je dirais que comparativement aux autres, le régime de pension de la compagnie est raisonnable.

M. Turner (London-Est): Est-ce que les dirigeants d'Air Canada contribuent au régime?

M. Pratte: Certainement.

M. Turner (London-Est): Selon le même pourcentage des employés?

M. Pratte: Oui.

M. Turner (London-Est): Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je veux poser quelques questions à M. Pratte au sujet du sujet qu'abordait M. Blenkarn, soit l'acquisition de Wardair et des affréteurs de façon générale.

Il me semble que les nouveaux règlements visant les réservations d'avance pour les vols affrétés le système ABC, il y a passablement de confusion qui règne au sein de l'industrie. N'y eut-il pas cet été un certain nombre de vols annulés et une réduction du nombre de vols d'une façon générale. Je me demande si M. Pratte a indiqué au Comité quelle a été la situation au juste chez Air Canada.

M. Pratte: M. Baldwin pourrait peut-être répondre à la question.

M. Baldwin: Je ne puis vous donner de chiffre exact sans d'abord vérifier, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: N'y a-t-il pas eu 200 vols affrétés de prévus dont la moitié seulement se sont réalisés?

M. Baldwin: Si vous voulez faire allusion au programme Econair, mis sur pied à l'avénement de la réglementation ABC je dois dire qu'il est exact qu'il n'y ait que 50 p. 100 des vols prévus qui ont pu se réaliser, peut-être un peu moins.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qu'Econair?

M. Baldwin: C'est l'organisation qui s'occupe de la commercialisation d'une bonne partie de notre programme de vols affrétés.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous donner plus de détail? S'agit-il d'une filiale d'Air Canada?

M. Baldwin: D'une filiale, en effet.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous en dire davantage?

M. Pratte: Il s'agit d'une filiale à part entière.

M. Baldwin: D'une filiale à part entière qui s'occupe surtout de la commercialisation de la mise sur pied de vols affrétés.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Is it a successful venture? Is it necessary that you have to diversify into a separate organization?

Mr. Baldwin: It is necessary that we have a handling organization of this sort for an ABC charter program because the airline may not do it itself under the charter regulations.

Mr. Mazankowski: The fact that the charter business has fallen off: is that general in the charter industry or is it a result of the ABC regulations?

Mr. Baldwin: I think the problem we encountered last year, and there are others who can supplement this remark, Mr. Mazankowski, was that the regulations, which are completely new and had to be agreed to internationally—even at that there were some minor differences—became known and effective at such a late date that it was rather late for a successful marketing program to take place. This is one of the prime reasons why it was less successful than we had expected. Charters have to be marketed a long time in advance to be successful.

Mr. Mazankowski: Did Air Canada have any appreciable input into the drafting of the regulations? Were you invited by the Canadian Transport Commission to put forth your views?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Pratte: Every carrier based in Canada is asked for its views.

Mr. Mazankowski: Are you satisfied with the ABC regulations?

Mr. Pratte: Well they have just been modified as of yesterday.

Mr. Mazankowski: I understand the pre-booking time has been reduced to 60 days. Is that correct?

Mr. Baldwin: That is right.

• 2020

Mr. Mazankowski: This poses some very great difficulties for people travelling to European countries. There is the matter of obtaining visas because I understand the countries behind the Iron Curtain are very reluctant to issue visas on a 60- or particularly a 90-day period. Are you aware of this particular problem? Has it had an effect on the charter industry as far as Air Canada is concerned?

Mr. Baldwin: Some effect, but we had, in fact, favoured the reduction from 90 to 60 days, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: What are you projecting for this current year?

Mr. Baldwin: For 1973?

Mr. Mazankowski: Yes, or is it too early?

Mr. Baldwin: You mean our total results in charter . . .

Mr. Mazankowski: Do you have any plans for your charter operations for the coming year?

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Est-ce que l'entreprise réussit? Est-il nécessaire d'avoir recours à une organisation distincte?

M. Baldwin: Nous devons passer par une organisation de ce genre en vertu de la réglementation ABC, puisque nous ne pouvons, en tant que compagnie aérienne, posséder par nous-mêmes.

M. Mazankowski: Les vols affrétés sont en perte de popularité. Est-ce que c'est général à travers toute l'industrie ou est-ce dû plus spécialement à la réglementation ABC?

M. Baldwin: Le problème auquel nous avons dû faire face l'année dernière, et d'autres pourront corroborer ce que je dis, est dû au fait que les nouveaux règlements, qui devaient être acceptés sur une base internationale, ils n'ont subit que de très légers changements, ont été connus et ont été appliqués beaucoup trop tard pour qu'un programme vraiment sérieux de commercialisation puisse être mis sur pied. C'est la principale raison pour laquelle le succès n'a pas été celui qui avait été escompté. Les vols affrétés doivent être prévus longtemps d'avance pour avoir quelque chance de succès.

M. Mazankoski: Est-ce qu'Air Canada n'a pas contribué largement à la préparation de ces règlements? La Commission canadienne des Transports n'a-t-elle pas demandé et reçu l'avis de la compagnie?

M. Baldwin: Oui.

M. Pratte: Les vues de tous les transporteurs canadiens ont été sollicités.

M. Mazankowski: Et êtes-vous satisfait de la réglementation ABC?

M. Pratte: Elle vient encore d'être modifiée hier.

M. Mazankowski: Oui, la période de réservation a été réduite à 60 jours.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Mazankowski: Est-ce que cela ne va pas faciliter les choses aux gens qui veulent se rendre en Europe? Il s'agit d'obtenir des visas, parce que je comprends que les pays derrière le Rideau de fer hésitent beaucoup à émettre des visas pour une période de 60 ou en particulier 90 jours. Avez-vous pris connaissance de ce problème précis? Est-ce qu'il a eu un effet sur l'industrie des vols nolisés en ce qui concerne Air Canada?

M. Baldwin: Un certain effet, mais nous avons promu la diminution de 90 à 60 jours, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Qu'envisagez-vous pour l'année en cours?

M. Baldwin: Pour 1973?

M. Mazankowski: Oui, ou est-ce trop tôt?

M. Baldwin: Vous voulez dire nos résultats globaux en ce qui concerne nos vols nolisés . . .

M. Mazankowski: Avez-vous des projets pour vos opérations de vols nolisés pour l'année qui vient?

[*Text*]

Mr. Baldwin: Oh, for 1974.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Baldwin: There will be a charter program in this area next year.

Mr. Mazankowski: Are you projecting an increase over last year?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Mazankowski: In respect of Econair, do you have any information such as a balance sheet, or the structure of the company that you can table with the Committee?

Mr. Pratte: We have the structure of the company, but it has not been in operation for a year yet. I mean, the whole first year is not . . .

Mr. Mazankowski: Is it a profitable venture? Can it stand on its own?

Mr. Vaughan: The Econair company was formed, I think, in about January 1973, prior to the time of the announcement of the ABC charter regulations, but there had been indications that these new ABC regulations were forthcoming. Many of the airlines, of course, had made input into this, both Canadian and foreign, in their own countries, and the purpose of the Econair company was to act as a consolidator for the individuals who wanted to book on a charter flight. Prior to that, you may recall the affinity rule was in effect, and that was disposed of.

Under the new regulations they had the 90-day period, 25 per cent down, 40 per cent blocks of people that were charter. You had no affinity relationship to book a seat. The idea of the Econair company was to act as the charterer from the carrier so that an individual could book a seat with a travel agent and the travel agent would not have to take a whole block of 40 seats. This was all explained to the travel agents and they concurred in this arrangement.

Econair has just been in operation for 10 months or so. The complete accounts of the company have not been forthcoming, they will be by the end of this month. In the over-all, acting as it did in the agency relationship because Air Canada acted as general sales agent for Econair, I would say that Econair or the charter operations were profitable. There were, as you mentioned, many cancelled flights. The British BOAC had a company called O.A.T. Other of the carriers had individual companies in between. Wardair had Intervac which did the same thing and on some of the consolidations or the cancelled flights that did not meet the 80 per cent, the people were put on other regular flights and Econair had to supply the tickets for that.

Mr. Mazankowski: Was the decision to purchase Wardair taken before or after the advent of the ABC's?

Mr. Baldwin: Before.

Mr. Pratte: Yes, before.

Mr. Mazankowski: Before.

[*Interpretation*]

M. Baldwin: Oh, pour 1974.

M. Mazankowski: Oui.

M. Baldwin: Il y aura un programme de vols nolisés dans ce domaine l'année prochaine.

M. Mazankowski: Envisagez-vous une augmentation par rapport à l'année passée?

M. Baldwin: Oui.

M. Mazankowski: En ce qui concerne Econair, avez-vous des renseignements tels qu'un bilan, ou l'organigramme de la société que vous pourriez déposer devant le Comité?

M. Pratte: Nous avons l'organigramme de la société, mais elle ne fonctionne que depuis moins d'une année. Je veux dire, toute la première année n'est pas . . .

M. Mazankowski: Est-ce une entreprise rentable? Est-ce autonome?

M. Vaughan: La société Econair a été établie, je crois, au mois de janvier 1973, avant l'annonce du règlement sur les vols nolisés ABC, mais il y a eu des indications que ce nouveau règlement ABC arrivait. Évidemment, beaucoup des lignes aériennes y avaient contribué, au Canada et ailleurs dans leur propre pays, et le but de la société Econair était d'agir comme unificateur pour ces individus qui voulaient réserver sur un vol nolisé. Auparavant, vous pouvez vous rappeler que le règlement sur l'affinité était en vigueur; on l'a éliminé.

Conformément au règlement nouveau, ou avait la période de 90 jours, un dépôt de 25 p. 100 et des blocs de personnes en vols nolisés de 40 p. 100. Il s'agissait plus d'affinité pour réserver une place. L'idée de la société Econair était d'agir en tant qu'agent de nolisement pour qu'un individu puisse réserver une place auprès d'un agent de voyage et que l'agent de voyage n'ait pas à réserver tout un bloc de 40 places. Tout ceci a été expliqué aux agents de voyage et ils étaient d'accord avec ces dispositions.

Econair ne fonctionne que depuis dix mois à peu près. Les comptes entiers de la société n'ont pas été produits; ils le seront avant la fin de ce mois. Du point de vue général, puisque, Econair agissait ainsi dans les rapports d'agences parce qu'Air Canada agissait en tant qu'agent de vente général pour Econair, je dirai qu'Econair ou les opérations de vols nolisés sont rentables. Comme vous l'avez mentionné, il y avait beaucoup de vols annulés. La société britannique BOAC avait une société appelée OAT. D'autres transporteurs avaient des compagnies distinctes comme intermédiaires. Wardair avait Intervac, qui faisait la même chose; sur certaines des consolidations ou certain des vols annulés qui ne répondaient pas aux 80 p. 100, on donnait des places sur des vols réguliers aux voyageurs et Econair a dû leur fournir les billets.

M. Mazankowski: Avez-vous pris la décision d'acheter Wardair avant ou après l'établissement du règlement ABC?

M. Baldwin: Avant.

M. Pratte: Oui, avant.

M. Mazankowski: Avant.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: Yes, I said this afternoon . . .

Mr. Mazankowski: The advent of the ABC's sort of throws a different light on the whole projected operations, I would think, of Wardair.

Mr. Vaughan: I do not think the ABC's are that bad, if that is what you are implying.

Mr. Mazankowski: They certainly have not improved, have they? They certainly have not improved charter . . .

Mr. Vaughan: If you look at the . . .

Mr. Pratte: If I may, I think it is our judgment that the object of the ABC regulation is to have regulations that are enforceable, but it is not to restrict the . . .

Mr. Mazankowski: It is a heck of a lot more inconvenient. I believe Air Canada, according to my information, carried less passengers under the charter this year than you did last year. Is that not correct?

Mr. Baldwin: That is correct.

• 2025

Mr. Pratte: But it is not only a function of this charter regulation; it is also a function of the rate structure on the North Atlantic. For the past couple of years, if I remember correctly, the economy, the 22-45 excursion fare on the North Atlantic was quite competitive with the charter rate for the first time and you can see quite a substantial growth in that segment of the travellers who were travelling on the North Atlantic. So the relatively low growth of the charter operation on the North Atlantic this summer, I do not think you can say is necessarily a result of the ABC regulations. It is also because you had last year and the year before on scheduled flights a fare that was available and could compete to some extent, to a substantial extent, I would say, with many charter operations.

Mr. Mazankowski: Is it not true that CP Air is discontinuing its ABC operations this coming year?

Mr. Pratte: I do not know anything about that.

Mr. Mazankowski: Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: I have not heard that, sir; it is surprising to me that they would vacate the field.

Mr. Mazankowski: I will just leave that. I presume my time is drawing to a close. I just wanted to pose this question to Mr. Pratte in connection with Mr. Baldwin's retirement. I suppose you have known for some time of Mr. Baldwin's departure and I am just wondering whether anyone on the senior management level, that is one of your vice presidents, is being groomed to take over the position being vacated by the current president, Mr. Baldwin, or are you going to go outside the existing organization and bring someone new into the organization?

Mr. Pratte: As I said, I think, on Tuesday, this matter is under consideration by the Board of Directors and I hope to be able to make an announcement pretty soon.

Mr. Mazankowski: Sir, are you contemplating any modification in the senior management level of the airline?

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Oui, j'ai dit cet après-midi . . .

M. Mazankowski: L'établissement du règlement ABC jette une lumiète différente sur toutes les opérations prévues de Wardair, à mon avis.

M. Vaughan: Je ne crois pas que le règlement ABC soit tellement mauvais, si c'est à quoi vous faites allusion.

M. Mazankowski: Il ne les à certainement pas améliorées, n'est-ce pas? Il n'a certainement pas amélioré les vols nolisés, . . .

M. Vaughan: Si vous regardez . . .

M. Pratte: Si vous permettez, je crois qu'à notre avis le but du règlement ABC est d'établir un règlement qui pourrait s'appliquer, mais le but n'est pas de limiter le . . .

M. Mazankowski: C'est beaucoup moins commode. Je crois, d'après les renseignements dont je dispose, qu'Air Canada a transporté moins de passagers en vols nolisés cette année que l'année passée. N'ai-je pas raison?

M. Baldwin: C'est exact.

M. Pratte: Mais ce n'est pas en fonction des règlements des vols nolisés uniquement; c'est aussi en fonction des tarifs pour les trajets nord-atlantiques. Ces deux dernières années, si j'ai bonne mémoire, le tarif pour la classe économique de 22-45 jours sur l'Atlantique Nord pouvait pour la première fois soutenir la concurrence avec le tarif des vols nolisés, et on a pu noter une croissance importante de cette partie des voyageurs qui traversaient l'Atlantique Nord. Donc une faible augmentation relative enregistrée pour les vols nolisés sur l'Atlantique Nord cet été, n'est pas nécessairement le résultat des règlements ABC. C'est aussi parce que l'année dernière et l'année d'avant, sur les vols réguliers, il y avait un tarif mais qui pouvait dans une certaine mesure soutenir la concurrence dans une mesure importante avec beaucoup de vols nolisés.

M. Mazankowski: N'est-il pas vrai que CPA arrête ses vols ABC pour l'année qui vient?

M. Pratte: Je n'en sais rien.

M. Mazankowski: Monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Je n'en ai pas entendu parler monsieur; je serais surpris qu'il abandonne ce secteur.

M. Mazankowski: Bon, n'en parlons plus. Je suppose que mon temps de parole s'achève bientôt. Je voudrais simplement poser à M. Pratte cette question qui concerne le départ à la retraite de M. Baldwin. Je suppose que vous savez depuis un certain temps que M. Baldwin s'en va, et je me demande si quelqu'un parmi les hauts responsables, c'est-à-dire un de vos vice-présidents, est prévu pour prendre le poste que laissera vacant le président actuel, M. Baldwin, ou bien allez-vous chercher quelqu'un de l'extérieur et amener une nouvelle tête dans votre organisation?

M. Pratte: Comme je l'ai déjà dit mardi, je pense, le Conseil de l'administration étudie en ce moment cette question et j'espère pouvoir faire une déclaration très bientôt à ce sujet.

M. Mazankowski: Monsieur, envisagez-vous une modification de la haute direction de la compagnie?

[*Text*]

Mr. Pratte: I am afraid I have to stay with the statement I have just made.

Mr. Mazankowski: Might it be possible for the committee to have the latest details on the operations of Econair, their latest balance sheet and the structure of the company? Could that be presented to the Committee for evidence?

Mr. Baldwin: The structure of the company is no problem, but the balance sheet is not available yet.

Mr. Mazankowski: You can give us a balance sheet?

Mr. Vaughan: I cannot yet, no.

Mr. Baldwin: Not yet.

Mr. Mazankowski: You must have a monthly . . .

Mr. Vaughan: I will tell you the reasons. I hesitate to mention this but a lot of our accounts are behind because of the Winnipeg situation, but when I get it I will be pleased to send it to you, if that is convenient.

The Chairman: Your time has expired, Mr. Mazankowski. Mr. Pratte indicates to me, though, that he has an answer to a question you asked earlier.

Mr. Pratte: Yes, I owe you an explanation and I apologize that I was not able to give it to you this morning. You noted quite rightly a discrepancy between the cost per available ton mile shown in our annual report for 1972 at 24.28 cents and the cost I mentioned, I think, on Tuesday afternoon when I was making comparisons with American carriers which I quoted to be 25.88 cents. The reason for the difference is due to the fact that the American carriers do not compute their cost per available ton mile on the same basis as we do. Therefore, when we made the comparison we had to adjust our own cost so that we could compare two similar things. The two adjustments that had to be made are the following: first of all, the U.S. carriers do not calculate the charter available ton mile as part of the available ton mile for the purpose of this. In other words, if we want our cost to be comparable then we have to exclude the available ton mile of charter operations which are not included in the data submitted by the scheduled carriers in the U.S. In our case that represents 1.80, and it increases the cost of 24.28 cents given in the annual report to a total of 26.08 cents.

• 2030

Another adjustment has to be made; that has to do with air express commissions. Air express commissions in the U.S. are netted against express revenues; in our case we show gross revenues on one hand, and the expenses and the commissions on the other hand. Therefore, we have to deduct the air express commissions from our costs. That represents .20, and gives you the 25.88 cents that I quoted on Tuesday.

Mr. Mazankowski: I shall try to figure that out when I see it in writing. But it does give rise to two more questions, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je crains de devoir m'en tenir à la déclaration que je viens de faire.

M. Mazankowski: Serait-il possible que le Comité obtienne des renseignements récents sur les opérations d'Éconair, son dernier bilan et la structure de la compagnie? Pourrait-on le donner au Comité à titre de témoignage.

M. Baldwin: Il n'y a aucun problème pour l'organisation, mais le bilan n'est pas encore prêt.

M. Mazankowski: Vous pouvez nous donner un bilan?

M. Vaughan: Non, pas encore.

M. Baldwin: Pas encore.

M. Mazankowski: Il y a certainement une feuille mensuelle . . .

M. Vaughan: Je vais vous en donner les raisons. J'ai hésité à le dire, mais une grande partie de notre comptabilité est en retard à cause de l'affaire de Winnipeg, mais lorsque je l'obtiendrai, je serai heureux de vous l'envoyer, si cella vous convient.

Le président: Votre temps de parole est terminé, monsieur Mazankowski. M. Pratte m'a dit, toutefois, qu'il a une réponse à une des questions que vous avez posées plus tôt.

M. Pratte: Oui, je vous dois une explication et des excuses pour ne pas avoir pu vous la donner ce matin. Vous avez à juste titre noté une différence entre le coût par tonne mille qu'indiquait notre rapport annuel de 1972, et qui était de 24.28c., et le coût de 25.88c. que j'ai mentionné mardi après-midi, je crois, en faisant des comparaisons avec les compagnies américaines. Cette différence est due au fait que les compagnies américaines ne calculent pas leur coût par tonne-mille disponible de la même manière que nous. En conséquence, lorsque nous avons fait la comparaison, il nous a fallu ajuster notre propre coût afin de pouvoir comparer deux choses semblables. Les deux ajustements qui ont dû être faits sont les suivants: tout d'abord, les transporteurs américains ne calculent pas la tonne-mille disponible pour les vols nolisés comme faisant partie de la tonne-mille disponible à cette fin. En d'autres termes, si l'on veut que notre coût soit comparable, il nous faut exclure la tonne-mille disponible pour les opérations de vols nolisés, qui ne sont pas inclus dans les données présentées par les compagnies américaines offrant des vols réguliers. Dans notre cas, cela représente 1,80 et augmente le coût de 24,28c. pour un total indiqué dans le rapport annuel de 26,08c.

Un autre ajustement a été fait sur les commissions du fret aérien portées aux États-Unis sur le compte des recettes du fret; dans notre cas, nous indiquons les recettes brutes d'une part et les dépenses de commissions d'autre part. Nous devons donc déduire les commissions du fret de nos coûts ce qui représente .20, et donne 25,88c. comme je l'ai dit mardi.

M. Mazankowski: J'ai essayé de le calculer en le voyant écrit, mais cela soulève d'autres questions, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: I shall put your name down.

Mr. Mazankownski: Mr. Pratte can answer simply, "yes" or "no". For a comparison between Air Canada and its American counterparts, are the items of sales and promotion, and general and administrative costs, basically constructed of the same components, or are we looking at apples and oranges in this instance, as well?

Mr. Pratte: I should like Mr. Cochrane to answer that.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. M. Cochrane (Vice-President, Finance, Air Canada): In the ones we have been quoting in our comparisons with U.S. carriers, where we used the 25.88 and said that some of the U.S. carriers were 20.78 and so on, the sales-promotions amounts have been adjusted to be the same. We have the numbers here.

Mr. Mazankowski: I think there was an undertaking to give the Committee a breakdown of the sales and promotion.

Mr. Cochrane: Yes, sir, here you are.

Mr. Pratte: Would you talk to it please, John?

Mr. Baldwin: Basically, a little over 80 per cent of the sales and promotion function in our case is accounted for by three large items. The remaining amount is a series of small things. The three large items are: salaries and wages, primarily the salaries and wages of the group about which you have heard a fair amount today COLEA, the direct employees of passenger agents-reservations; commissions to travel agents and so on; and advertising and publicity.

As a word of explanation, we do have some idea of how these rank comparatively with U.S. breakdowns. We are on the upper side in the commissions area, which we would expect to be because we are a large international carrier. Long-haul international routes are heavily dependent on travel agents; a large proportion of that business is travel agent business—this is where they concentrate their interest. The carrier with basically a domestic-route structure will have a much smaller commission perforce. This is why, as I said, we come out high except when we compare ourselves with PanAm and TWA who, like ourselves, have heavy international structures, they are high on commission expenditure. To the best of our knowledge, on the advertising and publicity item—one of the three big components—we are relatively low in our expenditure compared with other carriers. We know we are a great deal lower than the European carriers and basically we think—I think you can confirm this Mr. Pratte—that we are on the low side compared with the U.S. carriers as well.

Mr. Pratte: Might I interject? Advertising and publicity for the U.S. carriers on the average in 1972 was 2.23 per cent of their operating costs, and in our case it is 2.17. So we are, by all comparisons, in advertising and publicity on the low end of the scale. To make a very precise comparison, again there is a difference.

[*Interprétation*]

Le président: Je vais inscrire votre nom.

M. Mazankowski: M. Pratte peut répondre simplement oui ou non. Pour fins de comparaison entre Air Canada et les lignes américaines comparables, est-ce que des postes indiquent les ventes et la promotion et le coût de l'administration générale, d'après les mêmes éléments. Ou s'agit-il de pommes et oranges?

M. Pratte: J'aimerais que M. Cochrane réponde à cette question.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. M. Cochrane (vice-président pour les finances de la Société Air Canada): Dans nos comparaisons par rapport aux transporteurs américains, où nous citons 25,88 et disons que certains transporteurs américains indiquent 20,78 ainsi de suite, les montants des ventes et promotion ont été ajustés pour être comparables. Nous avons les chiffres ici.

M. Mazankowski: Il me semble qu'il a été question de fournir au comité la décomposition des données sur les ventes et la promotion.

M. Cochrane: Oui, en effet.

M. Pratte: John, pourrais-tu en parler?

M. Baldwin: Fondamentalement, un peu plus de 80 p. 100 des ventes et de la promotion dans notre cas figurent pour les trois postes les plus importants. Le reste est réparti en menus articles. Les trois postes principaux sont les traitements et salaires surtout les traitements et salaires du groupe dont nous avons beaucoup entendu parler aujourd'hui, ACELA, soit les employés qui s'occupent directement des passagers et des réservations; les commissions aux agents de voyage et ainsi de suite; et les annonces et la publicité.

Nous avons une idée de ce recoupement par rapport aux données américaines et nous sommes au niveau supérieur pour les commissions comme nous nous y attendons car nous sommes un des grands transporteurs internationaux et que les grandes lignes internationales dépendent beaucoup des agents de voyage; une part importante de ce commerce est faite par les agents de voyage—ils y concentrent leur intérêt. Les commissions constituent naturellement un poste beaucoup moins important pour les compagnies qui assurent le service intérieur. C'est pourquoi, comme je l'ai dit, nous sommes au niveau supérieur lorsque nous nous comparons à Pan Am et TWA qui, comme notre Société, ont des structures importantes internationales; les commissions constituent un poste important de dépenses. Au meilleur de ma connaissance, le poste des annonces et de la publicité, un des trois postes les plus importants nous place plutôt au bas de l'échelle par rapport aux autres transporteurs quant aux dépenses. Nous venons bien après les transporteurs européens, et, fondamentalement, je pense—M. Pratte je pense peut le confirmer—nous sommes au bas de l'échelle par rapport aux transporteurs américains également.

M. Pratte: Me permettez-vous d'intervenir? Les annonces et la publicité des transporteurs américains a été en moyenne en 1972 de 2,23 p. 100 des frais d'exploitation et, pour nous, de 2,17 p. 100. Nous sommes donc en comparaison au bas de l'échelle pour la publicité.

[*Text*]

In some cases promotional items are included in advertising. But generally speaking, I think we can say that we are on the low end of the scale.

• 2035

Another thing that influences the level is the kind of loose structure you have. For instance, I would expect that Delta, to name one, would not have a very high advertising budget because their traffic is mostly the business traveller.

Mr. Mazankowski: It is in a highly competitive marketplace just the same. Is it not?

Mr. Pratte: I will have to check that, but I do not think their advertising budget would be very high. On the other hand, the airline that flies international routes has to advertise more than the airline that flies a commuter type of service.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I hate to abuse the privilege of my time, but I would hope . . .

The Chairman: Your time has all gone. You are abusing the privileges of the rest of the members.

Mr. Mazankowski: I realize that, Mr. Chairman, but these are items that have been postponed. Perhaps either the Chairman or the President might comment on the general and administrative category for the sake of comparison.

Mr. Baldwin: To complete the comment on the sales and promotion, the remaining large item is salaries and wages, and basically we agree on this. We accept the fact that on this side we are a little high compared to the U.S. carriers. This applies in a number of our branches. This is basically a staff matter. We seem to run traditionally a little higher in terms of our output per staff that the U.S. trunks. On the other hand, as I said, this is the area where the personnel are concerned with a direct service to the public. One has to ask what the right balance is between service to the public and the staff and the output.

Mr. Mazankowski: The next question is the productivity factor.

Mr. Baldwin: There we can say that we have been showing steady improvement year by year. Do you want to take the general and administrative expenses?

I should add finally on sales and promotion that while we come out a little on the high side in the upper tertiary group of North American trunk carriers, on the same basis of comparison we are substantially lower than CP Air.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Mazankowski: I thought there was some comment on the general and administrative. Mr. Rose has a supplementary, I believe.

Mr. Rose: I am not going to ask it unless I can have your attention.

The Chairman: You have the attention of the Chair, Mr. Rose.

[*Interpretation*]

Dans certains cas, la promotion est comprise avec la publicité. Mais, en général, nous sommes tout de même au bas de l'échelle.

La flexibilité de la structure contribue aussi à maintenir le bas niveau. Ainsi, je n'imagine pas Delta ayant un budget très important pour la publicité, car cette ligne transporte surtout des hommes d'affaires.

M. Mazankowski: Le marché est quand même très concurrentiel, n'est-ce pas?

M. Pratte: je devrai le vérifier, mais je ne crois pas que son budget publicitaire soit très élevé. D'autre part, le transporteur aérien international doit s'annoncer, car il transporte un voyageur itinérant.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne voudrais pas abuser, mais j'espère quand même . . .

Le président: Votre temps est expiré. Vous abusez des privilèges auxquels ont droit les autres membres du Comité.

M. Mazankowski: Je me rends compte, monsieur le président, mais ce sont là des questions qui ont été remises et peut-être le président pourrait-il faire un commentaire concernant l'administration en général aux fins de comparaison.

M. Baldwin: Pour faire suite à la remarque sur les ventes et la promotion, l'autre poste important est celui des traitements et salaires et nous sommes d'accord sur ce point en principe. Nous reconnaissons le fait qu'un excédent est observé chez nous par rapport à la situation des transporteurs américains. Ceci s'applique à un certain nombre de nos bureaux. C'est une question de personnel. Il semble que nous ayons tant soit peu plus de personnel que les tronçons américains. Par contre, ce personnel sert directement le public. Il faut établir l'équilibre ente le service au public, le personnel et la production.

M. Mazankowski: La prochaine question a trait à la productivité.

M. Baldwin: Nous pouvons assurer dans ce cas que nous avons progressé d'année en année. Aimeriez-vous discuter les dépenses générales d'administration?

Je devrais enfin mentionner, au sujet des ventes et de la promotion, que bien que cela nous place à un niveau un peu plus élevé dans le groupe du premier tiers des transporteurs locaux de l'Amérique du Nord, dans le même ordre de comparaison nous sommes beaucoup au-dessous de CP Air.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Mazankowski: Je croyais qu'il y aurait un commentaire de fait au sujet de l'administration générale. M. Rose a une question supplémentaire, je pense.

M. Rose: Je ne la poserai pas à moins d'avoir votre attention.

Le président: Vous avez l'attention du président, monsieur Rose.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: This is exactly the comment I was going to make to Mr. Baldwin.

Mr. Rose: I know, but Mr. Baldwin is too preoccupied at the moment. I wanted to ask a supplementary question.

You said you were perhaps on the high side in salary and wages. I was interested in finding out whether the rewards in this area were to those people dealing with the public of whom you spoke a moment ago. Are they the ones receiving these high benefits? Or was the component that made you higher devoted to the managerial people, rather than to those people who . . .

Mr. Baldwin: No, this is basically a component of direct employees, and it is not salary scale. It is numbers of personnel that I am referring to, in relation to output.

Mr. Rose: In other words, it is not that you are rewarding your individuals more. It is that you have more on the job. Is that what you are saying?

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Rose: Thank you.

The Chairman: Mr. Pratte, do you have something to say about general and administrative?

Mr. Pratte: I will provide you with more precise information over a longer period of time. Since 1970 our general and administrative expense per dollar of revenue has gone down from 1970 to 1971, and then it has remained relatively stable since 1971 for the years 1972 and 1973, compared to the U.S. trunk carriers. In other words, if you plot on a chart the band within which you can place the American trunk carriers, we were near the top in 1970, and now we are . . .

Mr. Mazankowski: When you refer to trunk carriers, what airlines are you referring to?

• 2040

Mr. Pratte: The nine, that is TWA, Continental, Braniff, PanAm, United Airlines, Eastern Airlines, American Airlines, Northwest and Delta, and now we are closer to the bottom than we are to the top.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pratte: Gentlemen, I am talking about per dollar value.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Before I get the Wardair matter again, which I want to get into, I wonder whether Mr. Vaughan has a monthly profit and loss statements on the Econ Air Company. Presumably it was incorporated sometime in January. There has been a suggestion that it has been a profitable operation and I suppose in a normal busines sense you would have a monthly profit and loss to determine how you are doing. Do you have any profit and loss pictures on a monthly basis for, say, the month of June, August, or something of this nature that you can file with the committee?

Mr. Vaughan: I am sorry, sir, I do not have any of those figures with me.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: C'est exactement le commentaire que j'allais faire à l'adresse de M. Baldwin.

M. Rose: Je sais, mais M. Baldwin est trop préoccupé en ce moment. J'avais une question supplémentaire à poser.

Vous avez dit que vous étiez probablement à un niveau supérieur pour les traitements et salaires. Je désirais savoir si le personnel qui sert le public et dont vous avez parlé il y a un moment était récompensé par ces bénéfices? Ou est-ce plutôt les cadres supérieurs qui en bénéficient . . .

M. Baldwin: Non, cela est l'un des éléments touchant directement les employés et n'est pas un barème des salaires. C'est une partie du personnel par rapport à la production.

M. Rose: Autrement dit, vous ne récompensez pas les particuliers mais vous embauchez plus de personnel. Est-ce cela que vous dites?

M. Baldwin: Exactement.

M. Rose: Merci.

Le président: Monsieur Pratte, avez-vous quelque chose à dire au sujet de l'administration générale?

M. Pratte: Je vais vous donner des renseignements plus précis couvrant une plus longue période de temps. Depuis 1970, nos frais généraux et administratifs par dollar de revenu ont diminué de 1970 à 1971 puis sont demeurés relativement stables depuis 1971 et pour les années 1960 et 1973, comparées à ceux des transporteurs régionaux américains. C'est-à-dire, que si vous dressez un graphique parallèle comprenant les transporteurs régionaux américains, nous sommes en tête en 1970 et maintenant nous sommes . . .

M. Mazankowski: Quand vous parlez des transporteurs, à quelle compagnie aérienne faites-vous allusion?

M. Pratte: Je parle de neuf compagnies, soit TWA, Continental, Braniff, PanAm, United Airlines, Eastern Airlines, American Airlines, Northwest et Delta, et là nous sommes plus près de la profondeur que du sommet.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

M. Pratte: Messieurs, je parle de la valeur par dollar.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. Avant de m'attaquer encore à l'affaire Wardair, que je veux analyser, je me demande si M. Vaughan a un bilan mensuel des pertes et profits de la *Econ-Air Company*. Elle a été incorporée, je présume, à un moment en janvier. On a dit que c'était une opération rentable et je suppose que, dans le sens normal des affaires, vous auriez un bilan mensuel de vos pertes et profits pour établir votre rentabilité. Avez-vous donc ce bilan mensuel pour les mois de juin et d'août ou tout autre état financier que vous pourriez déposer en comité?

M. Vaughan: Je regrette, mais je n'ai pas ces chiffres, ici.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: How do you determine you have been fairly successful, then, if you do not have any monthly profit and loss calculations?

Mr. Vaughan: I did not say that, I said I did not have any figures with me. What I said before was that the total figure situation for the year up to now, is not available, because of our difficulties in the west.

Mr. Blenkarn: Up to when would it be available? Would it be available up to September, August or something of this nature?

Mr. Vaughan: It could be, but I do not have ... do we have it?

Mr. Cochrane: I do not have the exact figures as to how many of them are available at this time. As Mr. Vaughan said, they will be up to date within a month.

Mr. Blenkarn: Would you have figures for us, say, to the end of August at this point?

Mr. Cochrane: I do not have them here, for Econ-Air.

Mr. Blenkarn: Could you have them to the Chairman at the earliest possible time so we can look at them?

Mr. Vaughan: Yes, I undertook to do that for Mr. Mazankowski.

Mr. Blenkarn: All right. Getting into the Wardair transaction, and I want to thank you for letting me peruse the agreement, I gather from the agreement the price was determined on a 10-time-earnings basis, is that approximately correct?

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Blenkarn: In other words, it had nothing to do with the value of the company in terms of fixed assets, but really the price that you are paying for Wardair is 10 times earnings?

Mr. Vaughan: That was one of the factors taken into consideration. The factors ...

Mr. Blenkarn: Let us put it this way. You are buying 30 per cent of the company at 10 times earnings, so really, you are paying about 30 times earnings.

Mr. Vaughan: We used a multiple of 10 times earnings, yes.

Mr. Blenkarn: The earnings for last year were $271,000 and you are paying $2.7 million approximately for 30 per cent of the stock.

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Blenkarn: So it is not 10 times earnings, it is really about 33 times earnings.

Mr. Mackasey: Ten times earnings is ten times cash flow, ...

Mr. Blenkarn: Without a cash flow, Mr. Mackasey, you will wind up with a deficit.

Mr. Mackasey: I did not say it had one. I just want to know. You have had the advantage of seeing figures I have not, yet.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Comment pouvez-vous établir votre degré de réussite si vous n'avez pas calculé mensuellement vos profits et pertes?

M. Vaughan: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que je n'avais pas ces chiffres en main. Auparavant j'avais précisé que le calcul total de l'année jusqu'ici n'était pas disponible en raison de nos difficultés dans l'Ouest.

M. Blenkarn: Ces chiffres s'arrêtent à quel mois? Au mois de septembre, ou au mois d'août?

M. Vaughan: C'est possible mais je n'ai pas de... L'avons-nous?

M. Cochrane: Je n'ai pas les chiffres exacts sur le nombre disponible à l'heure actuelle. Comme l'a précisé M. Vaughan, on ferra une mise à jour d'ici un mois.

M. Blenkarn: Auriez-vous des chiffres à nous donner, mettons, jusqu'à la fin du mois d'août?

M. Cochrane: Je ne les ai pas ici pour la compagnie Econ-Air.

M. Blenkarn: Pourriez-vous les remettre au président le plus tôt possible pour que nous puissions les examiner?

M. Vaughan: Oui, j'ai fait cette promesse à M. Mazankowski.

M. Blenkarn: Bon. Attaquons-nous à la transaction Wardair et permettez-moi de vous remercier de m'avoir laissé examiner l'entente. Dois-je comprendre, d'après l'entente, que le prix a été établi en multipliant les recettes par dix? Est-ce à peu près juste?

M. Vaughan: C'est juste.

M. Blenkarn: En d'autres termes, l'entente n'a pas tenu compte de la valeur de la compagnie au niveau de son actif fixe, car, en réalité, le prix que vous payez pour la compagnie Wardair est dix fois les recettes?

M. Vaughan: C'est un facteur qui a été pris en considération. Les facteurs ...

M. Blenkarn: Illustrons cela de la façon suivante: vous achetez 30 p. 100 de la compagnie moyennant dix fois les recettes, si bien qu'en réalité il vous en coûte trente fois les recettes.

M. Vaughan: Oui, nous nous servons d'un multiple de dix fois les recettes.

M. Blenkarn: Les recettes de l'an dernier étaient $271,000 et vous payez 2.7 millions de dollars environ pour 30 p. 100 du stock.

M. Vaughan: C'est juste.

M. Blenkarn: Ce n'est donc pas dix fois le chiffre, mais bien 33 fois les recettes.

M. Mackasey: Dix fois les recettes représente dix fois la circulation monétaire ...

M. Blenkarn: Sans une circulation monétaire, monsieur Mackasey, vous aboutiriez à une situation déficitaire.

M. Mackasey: Je n'ai pas dit que la compagnie en avait une. Je veux simplement savoir si vous avez eu l'avantage de voir les chiffres jusqu'ici.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Yes, I appreciate that, but the cash flow of this company has been a negative cash flow in the last year.

Mr. Vaughan: What I think I said earlier today was the fact that the factors we took into consideration and the Kinnear-Peabody people were the financial position; the historical operating results up to June 30, 1972; management projections of future earnings; position of Wardair and its performance in relation to certain other Canadian regional carriers and U.S., supplemental carriers; current regulatory climate of the air charter industry; general market conditions including the market price of Wardair common stock and the 6½ per cent convertible debentures . . .

Mr. Blenkarn: Wait a minute . . .

Mr. Vaughan: I mean you asked me . . .

• 2045

Mr. Blenkarn: I appreciate that, Mr. Vaughan, but the shareholding of Wardair in accordance with its last financial statement, was roughly 1,411 outstanding shareholders and the bulk of those shares, the vast bulk of the shares, 75 per cent of them, were in fact held by the Ward family. So really, there is only 25 per cent of the shares on the market. The Ward family totally controls this company, presumably controls any market for the stock; presumably could virtually create almost any market it wanted to, within reason of course and the stock exchange concerns; but it is not really that widely-held stock. This is not a situation like Bell Telephone where you can look at the paper and find the market. As a matter of fact, I looked at the papers tonight and could not find the market. I presume you have to call a broker in Vancouver to see if there was a market for it. Is that right?

Mr. Vaughan: I do not think so. I think you can find it in the paper, if you find the right paper. Anyway, Mr. Blenkarn, I just want to repeat again that we have financial people in the company who spent a long time going over this situation. As a back-up to their judgment and analysis we engaged the Kidder Peabody firm, who was an independent mutual participant in this, and the idea of getting them to look at it and go out there and look at this company was to give us another judgment. I do not have all the details of their working papers here with me; I tried to give you some of the factors they took into account, and on the basis of the valuation they made and the ones that we made we then negotiated the proposal that I spoke about.

Mr. Blenkarn: Would you agree with Mr. Baldwin that this Bristol freighter that this company has is just another high class, high cost aircraft, that nobody would really buy it, that it happens to be on the books of the company, that it is a rather expensive plane in terms of operating cost, but it is there, is that the size of it?

Mr. Vaughan: Mr. Baldwin has his views about the Bristol airplane, Mr. Ward has his views about the Bristol airplane, and Kidder Peabody, too.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Je comprends, mais la circulation monétaire de cette société en était une négative l'an dernier.

M. Vaughan: Ce que j'ai dit plus tôt aujourd'hui était que les facteurs que nous avons pris en considération, ainsi que les gens de Kinnear-Peabody, étaient la situation financière, les réalisations du passé jusqu'au 30 juin 1972; les extrapolations faites par la direction des recettes futures; la position de Wardair et sa performance par rapport à certains autres transporteurs régionaux du Canada et à des transporteurs de lignes supplémentaires américaines; le climat réglementaire courant dans l'industrie des vols nolisés; les conditions générales du marché, y compris le prix sur le marché des actions ordinaires de Wardair et des obligations convertibles de 6½ p. 100 . . .

M Blenkarn: Un instant, je vous prie . . .

M. Vaughan: Écoutez, vous m'avez demandé . . .

M. Blenkarn: D'accord, monsieur Vaughan, mais selon le dernier bilan financier de Wardair, il y avait environ 1,411 actions en circulation et la grande majorité de ces actions, c'est-à-dire 75 p. 100, étaient détenues par la famille Ward. En réalité, il n'y avait donc que 25 p. 100 des actions sur le marché. La famille Ward contrôle totalement cette société et, je présume, maîtrise tout marché des actions; je présume également qu'elle pourrait classer tous les marchés qui lui plaisent tout en restant dans les limites de la raison ainsi que les intérêts du marché de change. Mais en réalité les actionnaires sont plus nombreux. La situation diffère donc de celle de *Bell Telephone* dont le marché figure dans les journaux. En fait, je regardais les journaux de ce soir sans pouvoir trouver le marché. Je suppose qu'il aurait fallu appeler un courtier à Vancouver pour voir s'il y avait un marché pour Wardair. Ai-je raison?

M. Vaughan: Pas que je sache. Je pense que vous pouvez le trouver dans les journaux si vous obtenez le bon journal. De toute façon, monsieur Blenkarn, je tiens à répéter que nous avons des experts financiers dans la société qui ont consacré de longues heures à étudier cette situation. Pour appuyer leur jugement et leur analyse nous avons requis les services de la maison Kidder Peabody qui était une partipante indépendante mutuelle dans cette affaire, et le fait de les inviter à faire un examen et de se rendre là-bas pour étudier cette société avait pour but de nous présenter un autre jugement. Je n'ai pas l'analyse circonstanciée de leurs documents de travail ici. J'ai essayé de vous donner certains facteurs pris en considération et en se fondant sur l'évaluation qu'ils ont faite et sur les nôtres. Nous avons ensuite négocié la proposition dont je vous ai parlé.

M. Blenkarn: Seriez-vous d'accord avec M. Baldwin que les avions de fret Bristol qui sont la propriété de cette société constituent uniquement un autre type d'avion de classe supérieure qui coûte très cher et que personne ne l'achèterait? Êtes-vous d'accord pour dire que cet avion se trouve dans les livres de la compagnie, que c'est un avion très dispendieux à cause des frais de fonctionnement mais qu'il existe et que la situation se résume à cela?

M. Vaughan: M. Baldwin a son opinion à propos de l'aviation Bristol; il en va de même de M. Ward et de Kidder Peabody.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: What do the pilots think about it?

Mr. Vaughan: I do not know; I suppose they will make a monument out of it some day.

Mr. Blenkarn: Really, Mr. Vaughan, I think what we are concerned about is that we are going to be making a monument out of Wardair at the expense of the people of Canada.

Mr. Vaughan: I would not say that. You may think that; you said that; I went through the case and I told you all the steps that we went through to analyse the situation, and in this brief exchange we are having I have tried to co-operate with you and give you the material and so on that you could look at.

Mr. Blenkarn: Mr. Vaughan, I want to thank you for that. I have had the opportunity occasionally, as a poor fellow, to have a couple of travel tours with Wardair. The first time I went along I was all of a sudden made a member of the Knights of Columbus of Buffalo, New York. I think I got my membership in the Knights as I got on the airplane. We went to Acapulco and into a hotel there. We got on at Malton. Then the last time I went I went to Barbados with Mr. Ward, and that was a pretty good trip. It was advertised in the paper for $249 and when I got off the airplane they gave me $50 credit in the hotel. That was a pretty good deal—and that was last fall.

Are you going to operate as a shareholder and a director of Wardair Canada with the same kind of expertise in working with the public as Mr. Ward has in the past? Is this the kind of policy that Air Canada will conduct when it runs this charter company?

Mr. Vaughan: Wait a minute; we are not running Wardair. I wish to make that clear.

Mr. Blenkarn: You are going to have three directors on the board, are you not?

Mr. Vaughan: We are going to hold 30 per cent of the stock.

Mr. Blenkarn: You are going to have three directors of nine on the board. Is that not correct?

Mr. Vaughan: We do not have control of Wardair.

Mr. Blenkarn: But you have an option to buy Mr. Ward's stock.

Mr. Vaughan: Eventually, after the happening of certain events.

Mr. Blenkarn: You will have the option to buy his stock, you will have three members on the board, and presumably this company is going to be operated with the consent of the board of directors. I want to know if Air Canada is going to operate Wardair in the kind of fashion that Mr. Ward has operated it, or are you going to be nominal directors only and consent to this kind of activity.

Mr. Vaughan: First of all, Air Canada is not going to operate Wardair. Secondly, I do not understand what you are talking about in the second part of your question. You were referring to affinities. I should imagine that is what you were talking about.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Qu'en pensent les pilotes?

M. Vaughan: Je l'ignore; je suppose qu'un jour ils en feront un monument.

M. Blenkarn: Vraiment, monsieur Vaughan, ce qui nous inquiète c'est que nous allons faire un monument de Wardair aux frais de la population du Canada.

M. Vaughan: Je ne dirais pas cela. Vous pouvez le penser et vous l'avez dit. J'ai étudié l'affaire et je vous ai expliqué toutes ces étapes par lesquelles nous sommes passés pour analyser la situation et au cours de ce bref échange j'ai essayé de coopérer en vous donnant le matériel et tout le reste pour que vous puissiez en faire un examen.

M. Blenkarn: Monsieur Vaughan, je tiens à vous en remercier, J'ai parfois eu l'occasion à titre de pauvre citoyen de faire quelques voyages sur la compagnie Wardair. Lors de ma première expérience, on m'a soudainement nommé membre des Chevaliers de Colomb de Buffalo à New York. Je pense que je suis devenu chevalier de Colomb dès l'instant où j'ai embarqué dans l'avion. Nous nous sommes rendus à Acapulco et puis à un hôtel là-bas. Nous avons embarqué à Malton. Puis la dernière fois, nous nous sommes rendus aux Barbades en compagnie de M. Ward et le voyage était assez agréable. Les journeaux avaient annoncé le voyage au prix de $249 et quand je suis débarqué de l'avion, j'ai reçu un crédit de $50 à l'hôtel. L'affaire était assez bonne et c'était l'automne dernier.

Allez-vous continuer vos activités en tant qu'actionnaire et directeur de Wardair Canada avec le même genre d'expertise dont a fait preuve M. Ward par le passé dans ses approches avec le public? Est-ce le type de politique qu'Air Canada adoptera quand il gérera cette société de vols nolisés?

M. Vaughan: Un instant, je vous prie. Ce n'est pas nous qui menons Wardair. Je tiens à apporter cette décision.

M. Blenkarn: Vous aurez trois directeurs au conseil, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Nous détiendrons 30 p. 100 des actions.

M. Blenkarn: Vous aurez trois directeurs sur neuf au conseil, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Nous n'avons pas la maîtrise de Wardair.

M. Blenkarn: Vous avez quand même le choix d'acheter les actions de M. Ward.

M. Vaughan: Éventuellement après que se seront produits certains événements.

M. Blenkarn: Vous aurez donc le choix d'acheter ces actions en plus d'avoir trois membres au conseil et je présume que cette société sera gérée avec la sanction de la direction. Je veux savoir si Air Canada a l'intention de diriger Wardair en adoptant les mêmes méthodes que M. Ward ou aurez-vous simplement le titre de directeurs qui consentiront à ce genre d'activité.

M. Vaughan: En premier lieu, Air Canada ne dirigera pas Wardair. En second lieu, je ne comprends pas ce que vous dites dans la seconde partie de votre question Vous parliez d'affinités. C'est bien ce que vous dites.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Well, not really. The last transaction I am talking about was a situation where there was a fixed price, I presume, through some sort of an ABC arrangement. But, when you got to the islands, you got the money back and that was a sort of under-the-table price-cutting system. Are you going to have Air Canada partake in that kind of system?

Mr. Vaughan: Well, this was an inclusive deal.

• 2050

Mr. Rose: You did not refuse to take the money.

Mr. Blenkarn: Well, certainly, it was a good deal.

An hon. Member: Are you objecting? I mean, would you take it?

Mr. Blenkarn: You are damned right. Certainly. I just want to know whether Air Canada, as a national flag carrier, is going to be part of this type of scheme?

Mr. Vaughan: Well, I am not going to defend Mr. Ward. The implication you have left is that he is doing things he should not be doing.

Mr. Blenkarn: No, I think he is operating as a darned good businessman.

Mr. Vaughan: Well, that is what I say.

Mr. Blenkarn: I have every admiration for him.

Mr. Vaughan: Well, finally, we agree on that.

Mr. Blenkarn: I have a great deal of admiration. Here he has managed to sell one-third of the company at 33 or so times earnings.

Mr. Vaughan: Well, that is your view.

Mr. Blenkarn: That is a pretty good deal.

Mr. Vaughan: Anyway, Mr. Blenkarn, we thought we were making a good deal; you may think otherwise. The purpose of the deal was to see if we could, through this sort of operation, gain further expertise in our company which we—Mr. Mackasey—did not think that we had, and that we should acquire because we think that the charter market is here to stay. Air Canada is a large company, a $1 billion corporation with assets and it has a duty to its employees, and to you, and to this country to protect those assets and to expand.

I want to assure the employees that the purpose of this deal was not, in any way, to divert any operations from Air Canada. It was to enable Air Canada to enlarge its operations in the charter field. Unless we recognize that, soon there are going to be scheduled charter operations—which there are now. At present, we are operating purely on a scheduled schedule. In many countries of the world, particularly to Scandinavia, to Spain, and parts of France and the Mediterranean, the scheduled operations have been reduced to nil. All of its charter, inclusive charters.

Mr. Blenkarn: Mr. Vaughan, the information given to us earlier to Mr. Mazankowski's suggestions was that you scheduled some 200 charter flights of which you flew only 100, or approximately 50 per cent. As a result of the current rulings on charters, there is a significant reduction in the number of charter flights being flown. Indeed, as a result of these rulings, the charter business is pretty confined. Is that correct?

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Pas vraiment. La dernière offre prévoyait un prix fixe, probablement en conformité des règlements ABC. Une fois dans les îles, il y avait ristourne, de sorte que c'était un moyen détourné de couper les prix. Est-ce qu'Air Canada va s'adonner à ce genre d'activité?

M. Vaughan: Il s'agissait d'un voyage tous frais payés.

M. Rose: Mais vous n'avez pas refusé de prendre l'argent.

M. Blenkarn: C'était une bonne affaire.

Une voix: Avez-vous été contre? Avez-vous refusé l'argent?

M. Blenkarn: Certainement pas. Je veux simplement savoir si Air Canada, le grand transporteur national, va procéder de cette façon?

M. Vaughan: Ce n'est pas à moi de défendre M. Ward. Vous semblez dire qu'il a fait quelque chose qu'il n'aurait pas dû.

M. Blenkarn: C'est un homme d'affaires averti.

M. Vaughan: Il l'est certainement.

M. Blenkarn: J'ai beaucoup d'admiration pour lui.

M. Vaughan: Pour une fois que nous sommes d'accord.

M. Blenkarn: Beaucoup d'admiration. N'a-t-il pas réussi à vendre un tiers de sa compagnie à 33 fois les revenus.

M. Vaughan: C'est ce que vous pensez.

M. Blenkarn: C'est vraiment une bonne affaire.

M. Vaughan: Vous avez droit à vos opinions, monsieur Blenkarn. Nous avons voulu procéder ainsi pour obtenir des compétences que nous n'estimions pas, monsieur Mackasey, avoir chez nous, en pensant que le voyage par vol affrété avait vraiment de l'avenir. Air Canada est une grande compagnie, une compagnie d'un milliard de dollars en comptant les biens, et elle se doit pour ses employés, pour vous et pour le pays, de protéger ses biens et de progresser.

Je tiens à dire au profit des employés qu'il ne s'agissait pas du tout de retrancher une part de son activité à Air Canada. Nous voulions plutôt qu'elle prenne de l'ampleur dans le domaine des vols affrétés. Il faut bien penser qu'il y aura un jour des vols affrétés réguliers, en fait il y en a déjà. Actuellement, nous nous en tenons aux vols réguliers. Dans beaucoup de pays du monde, dont la Scandinavie et l'Espagne, certaines régions de France et la Méditerranée, les vols réguliers sont pratiquement nuls. Tout se fait par vols nolisés tous frais compris.

M. Blenkarn: Monsieur Vaughan, vous avez indiqué tout à l'heure à M. Mazankowski, en répondant à ses questions, qu'il y avait eu, à un moment donné, 200 vols affrétés de prévus, dont seulement 100 s'étaient réalisés, soit environ 50 p. 100. Par suite du nouveau règlement mis en application, il semble qu'il y ait nette réduction du nombre de vols affrétés. Il semble bien que les vols affrétés soient maintenant assez limités.

[*Text*]

Mr. Vaughan: One of the pieces of paper that I filed with the Clerk this afternoon showed the Ward operation for the first nine months had gone from $15 million to $23 million. His views about the ABC charters were these:

> The replacement of chartered government-regulated marketing concept identified as advanced booking charters, ABC's, has reflected a positive improvement in the company's position on the north Atlantic. The ABC regulations have enabled travel agents to market our product and they accounted for over 80 per cent of our north Atlantic seat sales this summer. Passenger reservations and air fare accounting are now computer controlled through our wholly-owned subsidiary "Intervac".

Anyway, in his view of the nine months' position he was not complaining about the ABC's. The Ward company was into the market on the ABC's ahead of almost everybody else. He was smarter than a lot of us, BOAC and Air Canada included.

Mr. Blenkarn: That brings me to the next question.

• 2055

The Vice-Chairman: This is your last one.

Mr. Blenkarn: When you learn something from Wardair are you basically getting your information from Max Ward, who is certainly a pretty competent fellow? Is this the total depth of the operation, or what other expertise are you acquiring when you acquire an interest in Wardair Canada Limited? How deep is the management strata in Wardair?

Mr. Vaughan: We looked into that. We had our own accounting people go out there, and they have spent weeks out there looking into the management and the depth of the management. It was our conclusion and their conclusion that the depth of the management structure was good, that it was not just Max Ward himself.

As to our relationship, I told you that we are under appeal. It has taken so long for the thing to be dealt with and finalized, through the various hearings and awaiting the decision, and then CP Air filed a notice of intent to appear but not an appeal, so that dragged on for a couple of months, and of course that was really a nullity I guess under the legislation. Nevertheless there it was, we were faced with that knowledge. So we have not really done anything except leave the thing in *statuo quo.* I have not developed the commercial agreements with them, and we are waiting to see what the decision is.

We have other commercial arrangements, with EPA, Quebecair, we had one with TransAir, TWA and regional carriers. Any dealings we had with Wardair have been on an arm's length basis, the same as with those carriers, in respect of fueling or handling at airports, and things like that. They are handled in Terminal II in Toronto, I believe, Mr. Baldwin. Is that right?

[*Interpretation*]

M. Vaughan: Un des documents que j'ai déposé auprès du greffier cet après-midi montre que la compagnie Ward a fait un chiffre d'affaires qui est passé de 15 millions à 23 millions de dollars pour les premiers 9 mois. Au sujet de la réglementation ABC, M. Ward dit ce qui suit:

> La motion de vols affrétés qui a donné lieu au programme ABC, location d'avance pour vols affrétés, a permis une nette amélioration de la position de la compagnie dans l'Atlantique nord. La réglementation ABC a permis aux agences de voyage de commercialiser notre produit et elles ont pu participer à 80 p. 100 de toutes les ventes sur l'Atlantique nord cet été. Les réservations et les calculs des tarifs seront maintenant faits par Air Canada par l'intermédiaire de notre filiale «Intervac».

Donc, pour les 9 mois en question, M. Ward n'a pas l'air de se plaindre de la réglementation ABC. Après tout, la compagnie Ward s'est adonnée à ce genre d'activité bien avant tous les autres. M. Ward a démontré beaucoup plus de savoir-faire que bien d'entre nous, BOAC et Air Canada compris.

M. Blenkarn: Ce qui m'amène à vous poser une autre question.

Le vice-président: Ce sera votre dernière.

M. Blenkarn: Lorsque vous dites que vous avez beaucoup à apprendre de Wardair, est-ce que vous comptez surtout sur M. Max Ward, qui est certainement très compétent? Est-ce que c'est à peu près ce que vous obtenez ou avez-vous autre chose à gagner lorsque vous vous portez acquéreur d'un intérêt dans la compagnie Wardair Canada Limited? Jusqu'à quel point vous introduisez-vous dans la direction de Wardair?

M. Vaughan: Nous avons pris nos précautions. Nous avons envoyé des comptables examiner pendant des semaines les diverses phases de la gestion de la Compagnie. Ces gens ont conclu que la gestion était excellente, que tout n'était pas dû à la présence de M. Max Ward lui-même.

Quant à nos relations avec la Compagnie, il y a un appel qui est logé à ce sujet. Il a fallu tellement de temps pour que les choses en viennent là, il a fallu passer par diverses audiences, attendre la décision, faire face à l'avis d'intention de comparaître de CP Air, ce n'était pas un appel vraiment, de sorte qu'il a fallu des mois pour en venir à presque rien puisque la Loi ne nous permet pas encore d'agir. Cependant nous savons déjà à quoi nous en tenir. Jusqu'ici nous nous sommes contentés de laisser les choses tel quel. Il n'y a pas eu encore d'accords commerciaux avec la Compagnie; il faut attendre qu'une décision finale soit prise.

Nous avons d'autres accords commerciaux, avec Epa Québecair, TransAir, TWA, et des transporteurs régionaux, tous les rapports que nous avons eus avec Wardair ont été à distance, comme ce fut le cas pour tous les autres transporteurs que j'ai mentionnés, et ce pour toutes les questions comme le règlement d'essence et les pistes des aéroports. Tout se fait au teminus II de Toronto, n'est-ce pas, monsieur Baldwin?

[*Texte*]

Mr. Baldwin: On a fee basis.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Blenkarn: Or sometimes at Terminal I, too.

Mr. Vaughan: They moved over to Terminal II, I believe.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I am sorry, your time expired some time ago.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I have a great number of other questions.

The Chairman: I would not doubt it, after listening to you.

Mr. Mackasey: Does Mr. Blenkarn have his figures there? When you are talking about ten times earnings, are these earnings for tax purposes, or are they real earnings? Are they for tax purposes or not?

Mr. Blenkarn: I do not think so. The problem is that the company is in effect not paying taxes because of the allowable capital cost allowances . . .

Mr. Mackasey: I am asking you whether it is earnings for tax purposes or real earnings that you have quoted?

The Chairman: Order, Mr. Mackasey. The Chair has been very lenient.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I think it only fair that if he . . .

The Chairman: Mr. Blenkarn, Mr. Vaughan has the same figures you have. Mr. Mackasey is quite in order to direct his questions to the witness, but not to another member of the Committee.

Mr. Mackasey: Fair enough, Mr. Chairman. I bow to your superior judgment.

The Chairman: It is not my superior judgment but committee rules.

Proceed, Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I do not know whether or not Mr. Mackasey has completed his questions.

Mr. Mackasey: No, I have not asked any yet.

Mr. Rose: That is what I rather gathered from your last question. I was going to suggest that if Mr. Mackasey was so generous as to allow me his time, or to offer it, if he had not completed I would be perfectly willing to let him go a little ways, if he was satisfied. But obviously he is preoccupied, so I will not bother.

Since this topic is on charters, specifically the Wardair purchase by Air Canada, and Mr. Blenkarn is the iconoclast of the Committee, I was wondering whether or not Air Canada bought into Wardair because they were unable really to break into the charter business in the first place in spite of some pretty sophisticated attempts through travel agents and that sort of thing.

Mr. Vaughan: No, sir, I do not think that is right. Air Canada has been in the charter business for some time. Our marketing people and analysts began to recognize a growing trend away from the schedules, mainly directed to ITC's as they call them, inclusive tour charters. Wardair was experienced in this but it is not fair to say, even in spite of what I said this afternoon, that Air Canada failed in the charter business. I do not think that is correct.

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Et contre rémunération.

M. Vaughan: En effet.

M. Blenkarn: Quelque fois au Terminus I.

M. Vaughan: C'est au Terminus II, maintenant, je pense.

Le président: Monsieur Blenkarn, je regrette, votre temps est écoulé.

M. Blenkarn: J'avais bien d'autres questions à poser.

Le président: Je n'en doute pas, remarquer. Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Est-ce que M. Blenkarn a les chiffres? Vous avez cité les chiffres de 10 fois les revenus; s'agit-il des revenus avant l'impôt ou des revenus nets?

M. Blenkarn: Je ne sais pas. La compagnie en fait ne paie pas d'impôt à cause des déductions pour dépenses au capital . . .

M. Mackasey: Je vous ai demandé si vous aviez cité les chiffres avant l'impôt ou les chiffres donnant le revenu net.

Le président: A l'ordre, monsieur Mackasey. La présidence a fait preuve de beaucoup de patience jusqu'ici.

M. Blenkarn: Je pense qu'il conviendrait . . .

Le président: Monsieur Blenkarn, M. Vaughan a les mêmes chiffres que vous. M. Mackasey a parfaitement le droit de poser des questions aux témoins, mais non pas à un autre membre du Comité.

M. Mackasey: D'accord, monsieur le président. Je dois m'incliner devant la sagesse de votre jugement.

Le président:: Il ne s'agit pas de cela, mais des règlements des comités.

Poursuivez, je vous prie, monsieur Rose.

M. Rose: Je ne sais pas si M. Mackasey avait terminé.

M. Mackasey: Je n'ai pas posé mes questions encore.

M. Rose: Je ne croyais pas que vous aviez terminé, non plus. Puisque M. Mackasey a bien voulu me permettre d'utiliser son temps, du moins me l'a offert, s'il n'a pas terminé ses questions, il peut passer encore quelques instants. Je vois que de toute façon il est occupé à autre chose, je vais plutôt y aller.

Puisqu'il est question des vols affrétés et de l'achat de Wardair par Air Canada, et que M. Blenkarn et du Comité, je me demande si Air Canada en fait n'a pas acheté une part de Wardair parce qu'elle ne pouvait pas vraiment réussir à percer le marché des vols affrétés malgré toutes sortes de tentatives, dont l'intermédiaire des agences de voyage.

M. Vaughan: Pas du tout. Air Canada s'occupe de vols affrétés depuis passablement de temps. Nos analystes et nos responsables de la commercialisation ont remarqué qu'on s'écarte de plus en plus des programmes, surtout en ce qui concerne les vols nolisés tout compris la CIT. La Wardair en a fait l'expérience mais il n'est pas juste de dire, malgré ce que j'ai déclaré cet après-midi, qu'Air Canada a subi un échec dans l'organisation des vols nolisés. Je ne pense pas que cela soit vrai.

[*Text*]

• 2100

What I said this afternoon, Mr. Rose, and you were not here, was that Air Canada is a large scheduled carrier, and its main preoccupation and thrust has been to the scheduled services. Sometimes the charter operations are ancillary to the main thrust. We were trying to see if we could not inject some expertise into the charter operation, particularly in the ITC field where Wardair has a lot of ability because as a small operator it was able to dedicate its whole operation to that.

Mr. Rose: Are you not really saying, Mr. Vaughan, that what has happened over the recent years is that the airline business has changed, that in spite of your efforts Air Canada had not been very successful in the charter business so you went out and bought yourself some brains?

Mr. Baldwin: Mr. Rose, perhaps we could clear that up in one sense. The reasons given by Mr. Vaughan about the need to improve our expertise particularly in some of the inclusive tour marketing are certainly valid. We were by no means unsuccessful in the charter market in our own right. I think the scheduled carriers all were a bit slow in reacting to this market but in spite of that fact—my memory is not exact and whether I am one point out in terms of position I do not know—my recollection is that Air Canada was well ahead of most of the other scheduled carriers on the Atlantic last year in penetrating the charter market. I think we were the sixth largest charter operator on the Atlantic last year.

Mr. Rose: It does go back though, Mr. Baldwin, to much before that. You might have caught up but I can remember acting on behalf of certain representations for West Coast travel agents on the grounds that they were being muzzled by Air Canada in terms of your early attempts to get into the business. Like yours, my memory is not that acute, and I did not know that was going to be brought up tonight so I do not have documentation. However, I know that changed and then suddenly you are involved in Wardair because you felt, and it has been admitted here, sometimes in very gentle words and sometimes in not so gentle words, that what you did was that you bought yourself expertise. And really, that is what happened here.

What I would like to ask next is a question that might have been asked earlier. I was unavoidably occupied with other matters today and I am sorry I was not here to hear the testimony. I might be duplicating other questions. Perhaps you cannot tell me because the matter is now before the Cabinet. If that is so I respect that. How does your one-third purchase of Wardair threaten CPA to the extent that they would lodge an appeal before Cabinet?

Mr. Vaughan: I do not know sir. They opposed us at the CTC.

Mr. Rose: Could you summarize the grounds of their opposition?

Mr. Vaughan: Their main opposition was on the grounds that this was the merging of the two largest charter carriers in Canada and therefore it would lessen competition. They were directing themselves to the statutory authority under the National Transportation Act.

[*Interpretation*]

Ce que j'ai dit cet après-midi, pendant que vous n'étiez pas là, monsieur Rose, c'est qu'Air Canada est une grande compagnie, qui s"occupe surtout de vols réguliers. Parfois, les vols nolisés sont auxiliaires des opérations principales. Nous avons tenté de voir si nous ne pouvions pas devenir experts en matière de vols nolisés., en particulier dans le domaine de la CIT, que Wardair connaît bien, parce qu'étant un petit transporteur, il a pu ne se dédier qu'à cela.

M. Rose: N'entendez-vous pas par là, monsieur Vaughan, qu'au cours des dernières années, les transports aériens ont changé, et que malgré vos efforts, Air Canada n'a pas trop réussi dans les vols nolisés, et que c'est pourquoi vous vous êtes attachés des experts?

M. Baldwin: Monsieur Rose, je devrais peut-être m'expliquer dans un sens. Les motifs donnés par M. Vaughan à la nécessité d'augmenter le nombre d'experts, surtout en matière d'excursion «tout compris», sont certainement valables. Nous n'avons certainement pas subi d'échecs sur le marché du vol nolisé. Les compagnies de vols réguliers ont réagi un peu lentement devant ce marché, mais malgré cela, je manque de mémoire et je ne sais pas si je me trompe pour ce qui est des positions je me souviens que l'année dernière, Air Canada a pénétré le marché du vol nolisé bien avant la plupart des autres compagnies de vols réguliers. Je pense que l'année dernière, nous étions le sixième exploitant de vols nolisés.

M. Rose: Mais monsieur Baldwin, cela remonte à beaucoup plus loin. Vous avez peut-être rattrapé votre retard, mais je me souviens d'être intervenu au nom de certaines agences de voyage de la côte ouest qui prétendaient avoir été étouffées par les premières tentatives d'Air Canada de s'accaparer le marché. Ma mémoire n'est pas meilleure que la vôtre, et je ne savais pas que nous allions aborder le sujet ce soir; je n'ai pas de documentation avec moi. Je sais cependant que les choses ont changé et que soudainement, vous vous occupez de Wardair parce que vous avez senti, ce qu'on a admis ici, parfois gentiment, que vous ne faisiez qu'acquérir des experts et c'est en fait ce qui s'est passé.

J'aimerais maintenant poser une question qu'on a peut-être déjà posée. D'autres affaires m'ont retenu aujourd'hui et je suis désolé de ne pas avoir entendu les témoignages. Il se peut que je répète d'autres questions. Vous ne pourrez peut-être pas me répondre parce que l'affaire est maintenant devant le Cabinet. Si c'est le cas, je serai d'accord. Comment le fait que vous acquériez un tiers de Wardair peut-il menacer CP Air au point qu'il fasse appel devant le Cabinet?

M. Vaughan: Je ne sais pas. Ils se sont opposés à notre transaction devant la CCT.

M. Rose: Pourriez-vous résumer les motifs de leur opposition?

M. Vaughan: Ils s'opposent surtout au fait qu'il s'agit de la fusion des deux plus gros transporteurs charters du Canada, ce qui diminuerait les possibilités de concurrence. Ils se sont adressés aux autorités constituées en vertu de la Loi nationale sur les transports.

[*Texte*]

I had filed with the Committee when you were out, sir, the decision of the CTC.

Mr. Rose: While I am on deck right now I would not have a chance to read it.

Mr. Vaughan: No.

Mr. Rose: What you are suggesting is that CPA wanted more competition; they were not getting enough. Obviously if their major complaint was that it lessened competition, it means that they desired more.

Mr. Baldwin: I think that is a logical statement.

• 2105

The Chairman: They desired more business.

Mr. Rose: That goes without saying; I think anybody in business always desires more business—as Samuel Gompers said—more, more, more.

Mr. Vaughan: It is a year ago since I went through this case. I am just trying to remember the details of the hearings—the decision, not the transcript. They objected to us going into it. As I said before, I had learned that they were interested in acquiring Wardair, the control of Wardair. Of course, Max Ward did not want to sell control. He approached us and that is how our discussions began. But what is in the mind of CP I would not care to say.

Mr. Rose: In other words, Max Ward wanted to spread the responsibility and financing and that sort of thing and yet remain at the helm.

Mr. Vaughan: I think that is fair. If you look at the accounts it is fair to assume that the Ward company needed an infusion of some equity.

Mr. Rose: A good, solid, perpetually financed company would provide the kind of stability that was not available to Mr. Ward under the present circumstances.

Mr. Vaughan: I do not think so. There is no way that we would control Ward. Ward is very independent. He has managed to get along; he can get along with us or without us. That is his attitude.

Mr. Rose: Well, if he could turn everyone into a Knight of Columbus, he is a pretty powerful man.

Mr. Vaughan: Well, that is right.

Mr. Mackasey: He had to go to Barbados to find out.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I realize the time of the Committee is pretty important and I will not go over it.

The Chairman: Your time is gone.

Mr. Rose: Then, Mr. Chairman, I will go over it . . .

The Chairman: You have one more question.

Mr. Rose: . . . because I follow the paths and examples of some very exemplary members of this Committee. Could I ask two relatively short questions. Mr. Baldwin, in reply to my supplementary of Mr. Mazankowski's question, said that the reason that the salaries and wages component of the 80 per cent sales and promotion aspect was not because they rewarded their employees any more handsomely but because there were more of them on ground to service the customers. Is that a fair assessment of what you said?

[*Interprétation*]

Pendant votre absence, j'ai remis au comité la décision de la CCT.

M. Rose: Je n'aurai pas l'occasion d'en prendre connaissance pendant que je suis là.

M. Vaughan: Non.

M. Rose: Vous prétendez que CP Air voulait plus de concurrence qu'il n'en avait pas assez. Il est évident que s'il se plaint que ça diminue la concurrence, c'est qu'il en veut plus.

M. Baldwin: Cela me semble logique.

Le président: Il veut augmenter ses affaires.

M. Rose: Cela va sans dire; n'importe quelle société cherchera à augmenter son chiffre d'affaires. Comme le disait Samuel Gompers: encore, encore.

M. Vaughan: J'ai étudié le cas il y a un an. J'essaie simplement de me rappeler les détails des audiences, de la décision, pas de la transcription. Ils faisaient objection à ce que nous réalisions la transaction. Comme je l'ai déjà dit, j'ai appris qu'ils s'intéressaient à prendre le contrôle de Wardair. Évidemment, M. Ward ne voulait pas perdre ce contrôle. Il a pris contact avec nous, et c'est là que nos négociations ont commencé. Mais je ne peux dire à quoi songe le CP.

M. Rose: Autrement dit, M. Ward voulait partager les responsabilités, le financement et ainsi de suite tout en restant le maître.

M. Vaughan: Cela me semble normal. D'après leurs livres de comptes, il est normal que la Wardair ait eu besoin de quelques capitaux.

M. Rose: Une bonne compagnie solide et financée en permanence aurait assuré la stabilité que les circonstances actuelles ne donnaient pas à M. Ward.

M. Vaughan: Je ne pense pas. Nous ne pouvons en aucune façon prendre le contrôle de la Wardair. M. Ward est très indépendant. Il a réussi jusqu'ici et peut continuer avec ou sans nous. C'est là son attitude.

M. Rose: S'il peut transformer n'importe qui en Chevalier de Colomb, il est certainement puissant.

M. Vaughan: C'est juste.

M. Mackasey: Il a dû se rendre aux Barbades pour s'en rendre compte.

M. Rose: Monsieur le président, je me rends compte que le temps du Comité est précieux, et je ne veux pas le gaspiller.

Le président: Votre temps de parole est expiré.

M. Rose: Je continue donc, monsieur le président.

Le président: Il vous reste une question.

M. Rose: Parce que je suis l'exemple de certains membres fort exemplaires de ce Comité. Je vais poser deux questions assez brèves. En réponse à ma question supplémentaire à celle de M. Mazankowski, M. Baldwin a déclaré que si les crédits du secteur ventes et promotions se composent à 80 p. 100 de salaire, ce n'est pas que les employés sont plus payés mais c'est qu'il y en a plus au sol pour servir les clients. Est-ce bien ce que vous avez dit?

[*Text*]

Mr. Baldwin: Relative to the output of the airline; compared to the output of the U.S. trunks we run a slightly higher manpower quotient.

The Chairman: Your last question, Mr. Rose.

Mr. Rose: Could you tell me why that is? There is always the accusation that a Crown corporation is not so concerned with productivity and tends to be over-staffed.

Mr. Baldwin: This is an area where staff are closely related with the service aspects of the airline. We would think very hard before peaching the staff here. In other words we do not want to cut staff at the expense of service, Mr. Rose.

Mr. Rose: I asked about the top staff earlier. I have one short question on another subject. It is really the subject of civil rights and Canadian multiculturalism and all the rest of it.

The Chairman: Is this the Committee for that question?

Mr. Rose: Oh, I am certain it is. It has to do with your flight attendants.

I travel across Canada, perhaps 30 trips a year, mainly with your airline because I prefer it. Why is it that I see people of all the ethnic backgrounds in this country as flight hostesses and flight attendants except our own native people? I never see them. Do you discriminate against Métis, Indians and Eskimos in terms of being flight attendants because I have never seen one yet?

Mr. Baldwin: I do not say there is no discrimination. I do not know whether we have any or not.

• 2110

Mr. Rose: I would ask you to discriminate in favour of these people for a change.

The Chairman: Having made your representation, Mr. Rose, I am certain the management will take a very close look at it. Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman. I think we have pretty well exhausted all the financial arrangements of Wardair and Air Canada and I have just a couple of questions for Mr. Pratte, Mr. Chairman. In the honourable Minister of Transport's new policy which he brought out I believe around November 23, there is mention of the implementation of the policies in regard to—it says:

> Our new international air policies can of course be seriously affected by current fuel shortages, and we are discussing solutions with other countries.

I do not know if this was mentioned earlier—someone told me it was but I did not get it—but that by flying at slightly higher altitudes, a considerable saving in fuel is a result. I was wondering if flight patterns could be adjusted if fuel shortage became an issue so that this saving could be met.

Mr. Pratte: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: Yes, the fuel consumption is only partially but to some extent affected by altitude of flight. You have to measure also other factors such as temperature and winds at a particular altitude and things like that. Our pilots have always flight plans for the optimum altitude in relation to fuel consumption that is available to them under the air traffic control structure.

[*Interpretation*]

M. Baldwin: Si l'on compare les opérations de cette compagnie à celles des compagnies américaines, nous employons un peu plus de main-d'œuvre.

Le président: Votre dernière question, monsieur Rose.

M. Rose: Pouvez-vous me dire pourquoi? On accuse toujours les sociétés de la Couronne de ne pas s'intéresser à la productivité et d'avoir trop de main-d'œuvre.

M. Baldwin: Il s'agit d'un secteur où l'importance du personnel est étroitement liée aux services qu'offre la compagnie. Nous y penserions à deux fois avant de réduire le personnel. Autrement dit, nous ne voulons pas le faire aux dépens du service, monsieur Rose.

M. Rose: J'ai parlé du haut personnel tout à l'heure. J'ai une petite question à poser sur un autre sujet. Il s'agit des droits civiques, du multiculturalisme canadien et du reste.

Le président: Le Comité accepte-t-il cette question?

M. Rose: Oh, j'en suis sûr. Il s'agit du personnel de bord.

Je voyage dans tout le Canada, 30 fois par année peut-être, surtout par votre compagnie, parce que je la préfère. Pourquoi le personnel de bord se compose-t-il de gens de toutes origines ethniques, sauf d'autochtones? Je n'en vois jamais. Exercez-vous une discrimination contre les Métis, les Indiens et les Esquimaux? Je n'en ai encore jamais vu parmi le personnel de bord.

M. Baldwin: Je n'ai pas dit qu'il n'y avait pas de discrimination. Je ne sais pas s'il y en a ou non.

M. Rose: Je vous demanderais de vous montrer discriminatoire en faveur de ces gens pour une fois.

Le président: Maintenant, que vous avez fait vos déclarations, monsieur Rose, je suis sûr que la direction les considérera de très près. Monsieur Campbell.

M. Campbell: Merci, monsieur le président. je pense que nous avons pratiquement épuisé tous les accords financiers de Wardair et Air Canada et j'ai simplement deux questions destinées à M. Pratte, monsieur le président. Selon la nouvelle politique de l'honorable ministre des Transports qui vient de nous être présentée, je crois que vers le 23 novembre, il est question de mettre en application des politiques concernant . . . et je cite:

> Nos nouvelles politiques aériennes internationales peuvent bien sûr être sérieusement touchées par la pénurie actuelle de combustible, et nous sommes en train de discuter des solutions avec d'autres pays.

Je ne sais pas si cela a été mentionné plus tôt; quelqu'un m'a dit que oui, mais je n'ai pas compris, en volant à des altitudes légèrement supérieures, on peut économiser pas mal de combustible. Je me demandais si les plans de vol pouvaient être modifiés, si la pénurie des combustibles devenait sérieuse afin que l'on puisse économiser.

M. Pratte: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Oui, la consommation de combustible dépend en partie seulement mais dans une certaine mesure tout de même de l'altitude de vol. Il faut également tenir compte d'autres facteurs comme la température et les vents à une altitude particulière et ce genre de choses. Vos pilotes ont toujours des plans de vol qui prévoient l'altitude optimale pour ce qui est de la consommation du combustible dont ils peuvent disposer en vertu de l'organisation de contrôle du trafic aérien.

[*Texte*]

The Chairman: They can fuel up in Alberta, I might mention.

M. Baldwin: There is much more fuel there.

An hon. Member: Land on your lands, eh, Jack?

Mr. Campbell: It might be just my assumption that CP is not looked on too favourably—I could be wrong—by Air Canada. In another section the Minister mentions, if you will permit me, Mr. Chairman, that:

> the Minister of Transport will encourage more commercial co-operation between CP Air and Air Canada in the context of benefits to Canada and will use the authority granted to him under Section 22 of the National Transportation Act to require the Canadian Transportation Commission to report to him on the degree of co-operation which is being achieved . . .

and so on. And there was a point brought up, I believe this afternoon, in regard to using I believe PanAm instead of CP, and we have also mentioned this evening that CP has launched an appeal or motion of appeal against Air Canada in regard to the purchase of Wardair. Now this is not the result of good co-operation and I was just wondering, Mr. Pratte, through you, Mr. Chairman, if you might want to expand on that generality.

Mr. Pratte: I think that from a purely objective point of view, if I try to be objective I cannot find anything wrong with that particular part of the statement. In terms of Canada it is desirable that the two carriers co-operate before determining whether it is possible or not. I suppose one would have to wait to see the guidelines that are going to be established, I presume by the CTC, and also, it takes two to co-operate. You said that we do not have a high opinion of CP or some words to that effect.

Mr. Campbell: I did not say that directly.

Mr. Pratte: No, but you intimated or implied that. I think quite to the contrary, we regard them very highly but we are competing one against the other and I suppose that it might be difficult in certain areas to co-operate to the extent that it would otherwise be desirable, but we certainly will do our very best to follow the guidelines that are going to be established by the CTC. I certainly cannot disagree with the intent of that part of the statement. I think that from a Canadian point of view it is highly desirable.

Mr. Campbell: There is often the question as well that I have read about just recently that many Air Canada clients ask. If they purchase tickets at a travel agent's, we give him a commission. Is that correct?

Mr. Pratte: Yes, that is correct.

• 2115

Mr. Campbell: Air Canada pays him a commission. Yet if the same client presents himself at an Air Canada counter at the airport he gets no reduction; he pays the same price.

[*Interprétation*]

Le président: Ils peuvent faire le plein en combustible en Alberta, je me permets de le dire.

M. Baldwin: Puis il y a beaucoup plus de combustible là-bas.

Une voix: Atterrir sur vos terres, Jack!

M. Campbell: Peut-être est-ce mon idée que CP n'est pas considéré d'un œil très favorable, j'ai peut-être tort, par Air Canada. Dans une autre partie de discours, le ministre a mentionné, avec votre permission, monsieur le président que:

> le ministre des Transports encouragera une plus grande coopération commerciale entre CPA et Air Canada pour que le Canada en tire de plus grands avantages et fera usage de l'autorité qui lui a été accordée en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports pour demander à la Commission canadienne des transports de lui dire comment cette collaboration se fait . . .

C'est cet après-midi, je crois, qu'on a parlé d'employer Pan Am au lieu de CP et on a également dit ce soir que CP a lancé un appel ou une motion d'appel contre Air Canada pour l'achat de Wardair. Ce n'est certainement pas le résultat d'une bonne collaboration et je me demandais, monsieur Pratte, par votre entremise, monsieur le président, si vous pouvez nous donner des précisions sur cette question générale.

M. Pratte: Je pense que d'un point de vue purement objectif, si j'essaie d'être objectif, je ne vois rien de mal à cette partie de la déclaration. Pour le Canada, il est souhaitable que les deux transporteurs collaborent avant de décider si cela est possible ou non. Je suppose que l'on pourrait attendre d'avoir des lignes directrices qui seront établies, je crois, par la Commission canadienne des transports et aussi il faut être deux pour collaborer. Vous dites que nous n'avons pas une très bonne opinion de CP ou quelque chose d'approchant.

M. Campbell: Je n'ai pas dit cela exactement.

M. Pratte: Non, mais vous l'avez laissé entendre. Je pense que bien au contraire, nous avons une haute considération pour CP, mais nous sommes des concurrents et je suppose qu'il est difficile dans certains domaines de collaborer dans la mesure souhaitable par ailleurs. Mais nous ferons certainement de notre mieux pour suivre les lignes directrices qui vont être établies par la Commission canadienne des transports. Je ne suis certainement pas contre l'intention de cette partie de la déclaration. Je pense que du point de vue canadien, cela est hautement souhaitable.

M. Campbell: Il y a aussi la question qui est souvent posée par de nombreux clients d'Air Canada; et je viens de lire quelque chose à ce sujet. S'ils achètent des billets à une agence de voyages, nous lui donnons une commission, est-ce exact?

M. Pratte: Oui, c'est exact.

M. Campbell: Air Canada lui paie une commission. Pourtant, si le même client se présente au guichet d'Air Canada à l'aéroport, il ne reçoit pas de rabais; il paie le même prix.

[*Text*]

Now there could be a very valid reason for this, I know. I would just like to know why this is so.

Mr. Pratte: I suppose the basic reason is that when you buy a ticket from a travel agent he assumes part of the costs that otherwise are assumed by the airline. There is the cost of issuing the ticket. The travel agent pays for the office space, he pays the employees. If we were to sell that ticket in the same location we would have to assume the same costs or pretty close to the same costs that he assumes.

Mr. Campbell: That is all right, but we have the facilities, at the airports, for instance, and in addition to this we are paying commission. We are paying commission in addition to the ticket because we are both equal. Now why does the client not profit from that reduction?

Mr. Pratte: The company pays a commission to the travel agent because the travel agent performs a function of distribution at that point in time that otherwise the company would have to perform if the company wanted to offer the same kinds of services to this particular client.

There are a number of travel agents and a number of localities where you do not have offices of Air Canada or of any other carrier. This provides a service to the people of that particular community. If Air Canada wanted to offer the same kind of service we would need to have an office in that particular locality and that would cost us money.

Mr. Lundrigan: May I have a supplementary to Mr. Campbell's question?

Are there any companies or corporations now designing their own ticketing capability, and is it being done with the consent and assistance of Air Canada?

Mr. Baldwin: I am not sure I understand the question.

Mr. Lundrigan: Are there any companies that do their own agent work?

Mr. Baldwin: There are a number of corporations that have what they call transportation officers who are specialists in arranging transportation for that company, whether it is for passenger or freight movements. In fact, I think there are even some government departments that have officers of this sort.

Mr. Lundrigan: Do they actually issue tickets?

Mr. Baldwin: No. They would not issue the tickets.

Mr. Lundrigan: They would not issue tickets?

Mr. Baldwin: No.

Mr. Lundrigan: You are sure of this now, Mr. Baldwin?

Mr. Baldwin: Well, they will issue tickets in the sense that they may make an arrangement with us by which we will provide them with tickets by mail and they will make them out.

Mr. Lundrigan: And you condone this.

Mr. Baldwin: This is accepted practice on the part of all airlines.

[*Interpretation*]

Je sais qu'il se peut fort bien qu'il y ait une raison extrêmement valide. Cependant, j'aimerais savoir pourquoi c'est ainsi.

M. Pratte: Je suppose que la raison fondamentale est que, lorsque vous achetez un billet d'une agence de voyages, il prend sur lui une partie des frais qui, autrement, sont à la charge de la ligne aérienne. Il y a les frais d'émettre le billet. L'agent de voyages loue le bureau; il paie les salaires des employés. Si nous vendons ce billet au même endroit, nous aurions à prendre en charge les mêmes frais, ou bien à peu près les mêmes frais qu'il prend à son compte.

M. Campbell: C'est très bien, mais nous avons les installations aux aéroports, par exemple, et, de plus, nous leur donnons une commission. Nous payons la commission en plus du billet parce que nous sommes tous les deux égaux. Pourquoi est-ce que le client ne bénéficie pas de ce rabais?

M. Pratte: La société donne une commission à l'agent de voyages parce qu'il remplit une fonction de distribution en l'occurrence que la société aurait à remplir si elle voulait offrir le même genre de service au client.

Il y a certains agents de voyages dans certaines localités où il y a un autre transporteur qui fournit ce service aux gens de cette communauté. Si Air Canada voulait offrir le même genre de service, il nous faudrait un bureau dans cette localité et ceci nous reviendrait cher.

M. Lundrigan: Puis-je poser une question supplémentaire à celle de M. Campbell?

Y a-t-il des sociétés ou des corporations en train de concevoir leur propre capacité de billets et le fait-on avec le consentement et l'aide d'Air Canada?

M. Baldwin: Je ne suis pas certain que je comprends la question.

M. Lundrigan: Y a-t-il des sociétés qui font leur propre travail d'agent?

M. Baldwin: Il y a certaines corporations qui ont ce qu'ils appellent des agents de transport qui se spécialisent à préparer les transports pour cette société, que cela soit le transport des passagers ou le transport des marchandises. En effet, je crois qu'il y a même certains ministères du gouvernement qui ont des agents de ce genre.

M. Lundrigan: Émettent-ils vraiment des billets?

M. Baldwin: Non. Ils n'émettent pas de billets.

M. Lundrigan: Ils n'émettent pas de billets?

M. Baldwin: Non.

M. Lundrigan: Vous en êtes certain, monsieur Baldwin?

M. Baldwin: Eh bien, ils vont émettre des billets en ce sens qu'ils peuvent prendre des dispositions auprès de nous par lesquelles nous leur fournirons les billets par courrier, et ils les écriront.

M. Lundrigan: Vous êtes en accord avec ceci.

M. Baldwin: Toutes les lignes aériennes le font.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: I hope that this time was not taken off . . .

The Chairman: The Chair watched it very closely.

Mr. Campbell: Thank you. In other words, you mean, that if there was to be a discount to these clients we would have to increase our staff substantially to provide the additional service that the travel agent is providing?

Mr. Pratte: I am sorry, I expressed myself quite badly. What I said is that when the travel agent rents an office, hires some people, hires a telephone, makes some reservations, issues a ticket, he performs a function that otherwise would have to be performed by the airline and therefore assumes part of the cost that otherwise would have to be borne by the airline. That is why he is entitled to a commission.

Mr. Campbell: Right. I understand.

One other thing, if I may, Mr. Chairman. I believe it was in 1971 that we moved the ticket offices from Ottawa to Montreal and started to use a Telpak system that was supposed to save the airlines or Air Canada in the vicinity of $700,000 in a five-year period. It is perhaps too soon to have figures to justify the move, but do you have any up-to-date figures suggesting that the move was a wise one from the point of view of economy?

Mr. Pratte: I think we are still satisfied that it was a wise one. In answer to a question posed to me by Mr. Lundrigan, I think on Tuesday, I undertook to supply whatever data we had and I shall do it as soon as I get back to Montreal. I did not expect to be questioned on that since the move took place before my last appearance, which unfortunately dates back two and a half years. As I said, I undertook to do so and I will provide the Chairman with the data Mr. Lundrigan asked me for. I think this is the data you referred to in your last question.

Mr. Campbell: This is a short simple question, Mr. Pratte. Do we have a pilot exchange program with the United States?

Mr. Pratte: No.

• 2120

Mr. Baldwin: I do not think so, if I understand what you mean by your question.

Mr. Campbell: In some airlines there is a study exchange program related to the system, or flying, or whatever it is, from one company to another. In other words, we do not have, say, Pan Am pilots coming here on an exchange program with Air Canada for one year?

Mr. Pratte: Oh no.

Mr. Baldwin: Oh, no. This would normally not be permitted under MOT regulations, in any event.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: J'espère que je n'ai pas perdu du temps . . .

Le président: La présidence en était très attentive.

M. Campbell: Merci. Autrement dit, vous voulez dire que, si on donne un rabais à ces clients, il faudrait augmenter notre personnel de façon considérable afin de fournir les services supplémentaires que fournit l'agent de voyages?

M. Pratte: Je suis désolé, je me suis exprimé très maladroitement. Ce que j'ai dit est le suivant: lorsque l'agent de voyages ouvre un bureau, engage du personnel, l'eau et le téléphone, retient certaines places, émet un billet, il remplit une fonction qui autrement serait à la charge de la ligne aérienne. Par conséquent, il prend sur lui une partie des frais qu'autrement la ligne aérienne aurait à sa charge. C'est pourquoi il a droit à une commission.

M. Campbell: D'accord. Je comprends.

Une autre question si vous me le permettez, monsieur le président. Je crois que c'était en 1971 que nous avons déménagé les guichets de billets d'Ottawa à Montréal, nous avons commencé à utiliser un système Selpak qui était censé économiser à peu près $700,000 pour Air Canada pendant une période de cinq années. Il se peut qu'il soit trop tôt pour demander les chiffres qui justifieraient le déménagement, mais avez-vous des chiffres mis à jour qui pourraient indiquer que le déménagement était juste, du point de vue de l'économie?

M. Pratte: Je crois que nous sommes satisfaits toujours que c'était une bonne décision. En répondant à une question que m'a posée M. Lundrigan mardi passé, je crois, j'ai dit que je fournirais que toutes les données dont nous disposons, et je vais le faire aussitôt que je retourne à Montréal. Je ne me suis pas attendu à des questions sur ce point, puisque le déménagement a eu lieu avant ma dernière comparution, qui malheureusement a eu lieu il y a deux ans et demi. Comme je l'ai dit, je me suis engagé à le faire et je donnerai au président les données que m'a demandé M. Lundrigan. Je crois qu'il s'agit des données auxquelles vous avez fait allusion dans votre dernière question.

M. Campbell: Voici une question très courte et simple, monsieur Pratte. Existe-t-il un programme d'échange avec les pilotes des États-Unis?

M. Pratte: Non.

M. Baldwin: Je ne crois pas, si je comprends bien votre question.

M. Campbell: Certaines lignes ont un programme d'échange pour faire connaître à leurs pilotes d'autres systèmes. Alors, il n'y a pas de pilotes de la ligne américaine Pan Am qui viennent passer un an à Air Canada?

M. Pratte: Non.

M. Baldwin: Pas du tout. En tous cas, normalement, cela ne serait pas permis selon les règlements du ministère des Transports.

[*Text*]

The Chairman: Are you finished, Mr. Campbell?

Mr. Campbell: May I ask one more?

The Chairman: All right, one more.

Mr. Campbell: On the question of pensions that you brought up, I am curious to know if the unions are suggesting in the negotiations that the carrier be changed in this instance?

Mr. Pratte: No. It is not a pension scheme that is guaranteed by an insurance company. It is a pension fund created through the contributions of both employees and the company. It is a funded plan that is administered by trustees, and reports are made semi-annually to the employees, the management of the company is responsible for any deficiency in the fund and we are regulated by the Pension Benefits Standards Act, which is federal legislation.

Mr. Campbell: All right. Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lundrigan: May I clarify an earlier point that Mr. Baldwin went into on this. I am referring to this matter of corporations ticketing their travelling public. We are talking about job security, and if I were a ticket agent right now I would feel some kind of a threat. I wonder if you can provide the Committee with the number of corporations that are doing their own ticketing with your co-operation.

Mr. Baldwin: This would be a rather large job, Mr. Lundrigan, because it is not just corporations, it is individual businessmen.

Mr. Lundrigan: Individual businessmen.

Mr. Baldwin: You can ticket yourself at the airport if you have an Air Canada credit card.

Mr. Lundrigan: No, I am not talking about that, sir. You say it would be a rather large job to give this to us, which means there is a substantial involvement of companies and corporations.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Lundrigan: Ticketing their own people with your co-operation.

Mr. Baldwin: No, I would not say it is that large at the present time, but we encourage what we call the tickets-by-mail series.

Mr. Lundrigan: You must have these figures or these numbers of people. Can you give them to the Committee?

Mr. Baldwin: The numbers of . . .

Mr. Lundrigan: Companies, corporations or groups, not individuals like myself.

Mr. Baldwin: It is very hard to determine because an individual may be a businessman who uses his credit card constantly.

Mr. Lundrigan: Mr. Baldwin, you are a very clever man and obviously know what I am talking about. There must be Crown corporations that have fairly large numbers of people who are involved in this. Are there?

[*Interpretation*]

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Campbell?

M. Campbell: Je voudrais poser encore une question.

Le président: D'accord, seulement une question.

M. Campbell: En ce qui concerne la question des pensions, je voudrais savoir si les syndicats proposent aux négociations un changement d'assureur?

M. Pratte: Non, il ne s'agit pas d'un régime de pension garanti par une société d'assurance. C'est un fonds de retraite auquel contribuent les employés et la société Air Canada. Le régime est administré en fiducie et deux fois par an un rapport est distribué aux employés et à l'administration de la société aussi bien qu'aux trustees. C'est un rapport détaillé et la société est responsable de tout déficit qui peut se déclarer dans ce fonds. Nous devons respecter la loi fédérale sur les normes de prestations de pension.

M. Campbell: Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

M. Lundrigan: Je voudrais avoir des explications concernant un point soulevé par M. Baldwin. Il s'agit de la pratique de certaines sociétés d'émettre leurs propres billets pour leurs employés qui voyagent. C'est une question de sécurité d'emploi et si j'étais chargé de l'émission de billets à Air Canada, je me sentirais menacé. Pourriez-vous nous dire combien de sociétés ont adopté cette pratique avec votre collaboration?

M. Baldwin: Ce serait un travail assez difficile, monsieur Lundrigan, parce qu'il ne s'agit pas seulement de sociétés mais aussi d'hommes d'affaires individuels.

M. Lundrigan: Des hommes d'affaires individuels.

M. Baldwin: Il est possible de se faire émettre un billet à l'aéroport si l'on a une carte de crédit Air Canada.

M. Lundrigan: Non, je ne parle pas de ça. Vous dites que ce serait un travail considérable que de nous fournir ce renseignement, d'où je conclus qu'il doit y avoir beaucoup de sociétés qui ont cette habitude.

M. Baldwin: Oui.

Mr. Lundrigan: C'est-à-dire qu'avec votre collaboration, ils émettent des billets pour leurs employés.

M. Baldwin: Non, je ne dirai pas que ce procédé ait pris cette ampleur à l'époque actuelle. Nous encourageons ce que nous appelons la série de billets par courrier.

M. Lundrigan: Vous devez avoir des chiffres concernant le nombre de gens impliqués. Pouvez-vous les donner au Comité?

M. Baldwin: Le nombre de . . .

M. Lundrigan: De sociétés, corporations et groupes, et non pas des individus.

M. Baldwin: C'est très difficile de déterminer parce qu'un individu peut être un homme d'affaires qui se sert constamment de sa carte de crédit.

M. Lundrigan: Monsieur Baldwin, vous êtes très intelligent et je suis sûr que vous comprenez ce que je dis. Il doit y avoir des sociétés de la Couronne qui ont adopté cette pratique dans une grande mesure. Est-ce exact?

[*Texte*]

The Chairman: Writing their own tickets.

Mr. Baldwin: You want to know the number of companies with which we have a standing arrangement which permits them to do their own ticketing.

Mr. Lundrigan: Something along those lines. That is what I am getting at.

Mr. Baldwin: I think we can provide you with commercial ticket accounts of that sort, yes.

Mr. Lundrigan: The Chairman will have this information made available to him?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Lundrigan: Also, while you are at it, you supply equipment, do you not, and rent, loan, or something, to travel agencies?

Mr. Baldwin: We rent certain equipment.

Mr. Lundrigan: When your are sometimes not providing it adequately to your own agents.

Mr. Baldwin: I would not accept that, necessarily, as a factual statement.

Mr. Lundrigan: You would not accept that. When you provide this information, which we hope to get in a few days, will you tell us to which agencies you provide what equipment and for what prices.

Mr. Baldwin: No, this is commercial proprietory information that I do not think we should provide.

Mr. Lundrigan: This is commercial proprietory information that as a committee of the House of Commons we cannot get.

Mr. Baldwin: I am in the hands of the Committee, of course, but it seems to me . . .

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I will move a motion along these lines in a minute. Mr. Chairman, if Air Canada is renting out equipment to travel agencies when we have had the complaint that there is inadequate equipment to service their own official Air Canada desks that provide the public service, then we should know what equipment, where and in what respect it is hired and how much money is being paid for it, and information like this.

Mr. Baldwin: I think I could only respond to that, Mr. Lundrigan, by saying that the travel agency business in Canada is a very substantial business across the country.

Mr. Lundrigan: We are beginning to recognize that.

• 2125

Mr. Baldwin: It is a well-established fact of Canadian life. Its support is a major factor in the commercial success of any transportation company and particularly the airline business and we work with them because if we did not work with them somebody else would, to our detriment.

Mr. Lundrigan: Well I ask you then: are you prepared to make this information available to our committee? Is the answer no, or is it yes?

[*Interprétation*]

Le président: L'émission de leurs propres billets.

M. Baldwin: Vous vouleZ savoir le nombre de sociétés qui se sont arrangées avec nous afin d'émettre leurs propres billets.

M. Lundrigan: C'est à peu près cela.

M. Baldwin: Je crois que nous pourrons vous donner des information concernant un décompte de ce genre.

M. Lundrigan: Le président recevra cette information?

M. Baldwin: Oui.

M. Lundrigan: Pendant que vous y êtes, est-ce vrai que vous fournissez en équipement ou faites des prêts à des agences de voyage?

M. Baldwin: Nous louons certains équipements.

M. Lundrigan: Même quand vos propres agents n'ont pas ce qu'il leur faut.

M. Baldwin: Votre remarque ne reflète pas nécessairement la réalité.

M. Lundrigan: Vous ne l'acceptez pas. Quand vous nous donnerez cette information que nous espérons obtenir dans quelques jours, voulez-vous aussi nous dire à quelles agences vous louez les équipements et à quel taux?

M. Baldwin: Non, ce sont des renseignements commerciaux que je n'estime pas devoir révéler.

M. Lundrigan: Ce sont des renseignements commerciaux qu'il nous est impossible d'obtenir en tant que comité de la Chambre des communes.

M. Baldwin: Je suis à la disposition du Comité bien sûr, mais il me semble . . .

M. Lundrigan: Monsieur le président, je vais proposer une motion semblable à celle-ci tout à l'heure. Monsieur le président, si Air Canada loue du matériel à des agences de voyage quand on prétend qu'il n'y a pas suffisamment d'équipement pour desservir les bureaux officiels d'Air Canada responsables du service du public, alors nous devrions savoir tous les détails concernant la location de ce matériel.

M. Baldwin: Je ne peux que vous répondre, monsieur Lundrigan, en disant que les agences de voyage représentent une activité commerciale très importante à travers le Canada.

M. Lundrigan: Nous commençons à nous en rende compte.

M. Baldwin: C'est une réalité incontestable de la vie canadienne. Son soutien est un élément important du succès commercial de toute compagnie de transport et surtout pour les compagnies aériennes et nous travaillons avec eux parce que si nous ne le faisions pas, d'autres le feraient à notre détriment.

M. Lundrigan: Je veux alors vous demander, êtes-vous prêt à fournir ce renseignement au comité? La réponse est-elle non ou oui?

[*Text*]

Mr. Pratte: I regret, no.

I think it is a question of commercial private information. I do not think we can tell you the names of the people.

Mr. Lundrigan: We do not expect that off the top of your head, sir.

Mr. Pratte: No, no, no, you were kind enough to ask whether we could provide you with that information in a few days and I think the answer has to be that we regard it as a matter of proprietory information.

Mr. Peters: Could I ask a supplementary question on that? In connection with this arrangement you have, you mentioned the Express cards, which are only a point to point card; you cannot make out a trip from Ottawa to Vancouver unless the plane flies direct from Ottawa to Vancouver.

Mr. Baldwin: That is right.

Mr. Peters: If you fly out of Toronto, you only make it out from Toronto to some place. Is your arrangement with these companies such that it allows them to attach to it a reservation that it would be necessary to make the complete trip.

Mr. Baldwin: Only by phoning and making the necessary arrangements at our reservations offices.

Mr. Peters: The process does not really then go so far as to provide reservation services?

Mr. Baldwin: No, no, this is the provision for ticket style.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, just before I get into what I intend to do here in so far as asking questions is concerned, following up what Mr. Lundrigan and Mr. Campbell and Mr. Peters have said, I believe that CBC for one Crown corporation and Bell Telephone across Canada do their own ticketing and I believe also that you people provide some pretty expensive computers to various people, do you not in this regard?

Mr. Pratte: I am sure we do not provide computers. We may provide them but I do not know whether we provide them.

Mr. MacKay: Again, sir, just on this point for the record, I believe Air Canada provides training courses to certain people to write out these tickets.

The Chairman: Mr. MacKay, Mr. Pratte was not quite finished answering.

Mr. MacKay: I am sorry.

Mr. Pratte: We provide training courses not only for these corporations, but also for travel agents, not only in the matter that we are talking about, but in general other areas and that is common throughout the industry, not only North America, but also in Europe. All airlines do that; they provide training courses that cover many subjects to travel agents generally.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je regrette, mais c'est non.

Je pense que c'est une question d'ordre commercial privé. Je ne pense pas que nous puissions vous donner les noms de ces gens.

M. Lundrigan: Nous ne nous attendions pas à ce que vous nous le donniez sans préparation, monsieur.

M. Pratte: Non, non, vous avez été assez gentil pour me demander si je pouvais fournir ce renseignements d'ici quelques jours et je pense que la réponse doit être que nous considérons qu'il s'agit d'un renseignement touchant à la propriété.

M. Peters: Pourrais-je poser une question supplémentaire? Pour ce qui est de l'accord que vous avez fait, vous parlez des cartes Express avec lesquelles on peut aller d'un point à un autre, il n'est pas possible de faire le voyage Ottawa/Vancouver si l'avion n'est pad direct entre Ottawa et Vancouver.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Peters: Si vous partez de Toronto, cela n'est possible que si vous allez de Toronto à un autre endroit. Votre accord avec ces companies leur permet-il de faire des réservations qui sont nécessaires si l'on veut faire le voyage complet?

M. Baldwin: Ce n'est qu'en téléphonant et en prenant les arrangements nécessaires avec nos bureaux de réservation.

M. Peters: Si non que les services de réservation ne sont pas fournis?

M. Baldwin: Non, non, seuls les billets sont prévus.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, avant que j'en vienne aux questions que j'ai l'intention de poser, après ce qu'ont dit MM. Lundrigan, Campbell et Peters, je pense que Radio-Canada, entre autres sociétés de la Couronne, et Bell Téléphone font leurs propres billets et je pense aussi que vous fournissez des ordinateurs très onéreux à différentes personnes, est-ce vrai?

M. Pratte: Je suis sûr que nous ne fournissons pas d'ordinateurs. Il se peut que nous le fassions, mais je ne sais pas si c'est le cas.

M. MacKay: Là encore, monsieur, je crois qu'Air Canada offre des cours de formation à certaines personnes qui établissent ces billets.

Le président: Monsieur MacKay, monsieur Pratte n'avait pas fini de répondre.

M. MacKay: Je suis désolé.

M. Pratte: Nous offrons des cours de formation non seulement à ces corporations, mais également aux agences de voyage, non seulement pour ce dont nous venons de parler, mais de manière générale pour d'autres secteurs et cela se fait normalement dans toute l'industrie, non seulement en Amérique du Nord, mais également en Europe. Toutes les compagnies aériennes le font; elles offrent des cours de formation qui couvrent de nombreux sujets aux agences de voyage de manière générale.

[*Texte*]

Mr. MacKay: That was my understanding, yes. Mr. Chairman, I just want to ask three or four brief questions then I would like to come back to something else and move a motion.

Mr. Pratte, referring, sir, to page 10 of your 1972 Annual Report, where you mention some of the sales you have made of aircraft,—and you do not have to answer it now, you could provide us with the information later if you wish—you say that you sold nine Vanguard and one Viscount aircraft to other operators. Can you tell us now or later to whom they were sold, by what means, by auction or tender or what have you, and how much money did you get for them?

Mr. Pratte: I am sure that they were not sold by tender. I know that we had a very, very difficult time disposing of these aircraft. The Vanguards were all sold to a broker in Europe or an operator, I am not too sure.

Mr. MacKay: That is all, sir. I do not expect you to have that at your fingertips.

Mr. Pratte: I do know that there was no auction because this is not the way used aircraft are being sold.

Mr. MacKay: I see.

Mr. Pratte: In effect, there was no market for these. We were lucky to dispose of the Vanguards the way we did, and we are unable to dispose of the Viscounts that we have parked against the fence at the present time.

Mr. MacKay: I was just curious about how you sold them, what you got for them, and so on.

Mr. Chairman, I am in your hands; Mr. McKenzie has a supplementary.

The Chairman: A supplementary; make it quick.

Mr. McKenzie: Is it your decision to send these Viscounts to Winnipeg to be overhauled by CAE? Is that Air Canada's decision or the government's decision?

Mr. Pratte: It is Air Canada's decision that we took in order to fulfil our contractual arrangements with CAE.

• 2130

Mr. McKenzie: Do you feel that it is a sound business arrangement to have these Viscounts overhauled?

Mr. Pratte: If you look at the whole picture we had a choice between doing that and being in breach of our agreement with CAE. Since I do not believe in being in breach of a contractual arrangement, we decided that this was the thing to do.

Mr. McKenzie: To give them something to do?

Mr. Pratte: To live up to our undertaking. We have an undertaking with CAE whereby we guaranteed them, I think it was 100,000 man-hours a year for the period of the contract which expires two years from now. That was the only way for us to provide them with work that they could do.

[*Interprétation*]

M. MacKay: C'est ce que j'avais compris, oui. Monsieur le président, j'aimerais poser trois ou quatre brèves questions avant de passer à autre chose et de déposer une motion.

Monsieur Pratte, pour en revenir à la page 10 de votre rapport annuel de 1972, où vous mentionnez certaines ventes d'appareils que vous avez réalisées—et je ne vous demande pas de répondre maintenant, vous pouvez très bien nous donner ces renseignements plus tard si vous le désirez—vous dites que vous avez vendu 9 Vanguard et 1 Viscount à d'autres compagnies. Pouvez-vous nous dire maintenant ou plus tard à qui ces appareils ont été vendus, de quelle manière, aux enchères ou par soumissions ou d'une autre manière, et combien d'argent vous en avez tiré?

M. Pratte: Je suis sûr qu'ils n'ont pas été vendus par soumission. Je sais que nous avons eu énormément de difficultés à nous débarrasser de ces appareils. Tous les Vanguard ont été vendus à un courtier ou à un transporteur européen, je n'en suis pas très sûr.

M. MacKay: C'est tout, monsieur. je ne m'attends pas à ce que vous ayez tout cela en tête.

M. Pratte: Je sais qu'il n'y a pas eu d'enchères car ce n'est pas de cette manière que l'on vend les appareils d'occasion.

M. MacKay: Je vois.

M. Pratte: En effet, il n'y avait aucun marché pour ce genre d'appareils. Nous avons eu la chance de pouvoir nous débarrasser des Vanguard de la manière que nous l'avons fait, mais nous sommes dans l'impossibilité de nous débarrasser des Viscount qui sont stationnés contre la barrière à l'heure actuelle.

M. MacKay: je voulais simplement savoir comment vous les aviez vendues, ce que vous en aviez obtenu, etc.

Monsieur le président, je suis à votre disposition; M. Mackenzie a une question supplémentaire à poser.

Le président: Une question supplémentaire rapide.

M. Mackenzie: Est-ce vous qui avez décidé d'envoyer ces Viscount à Winnipeg pour qu'ils soient remis en état par CAE? Est-ce une décision d'Air Canada ou est-ce une décision du gouvernement?

M. Pratte: C'est Air Canada qui a pris cette décision pour remplir ces engagements contractuels avec CAE.

M. McKenzie: pensez-vous que ce soit une bonne affaire que de faire reviser ces Viscount?

M. Pratte: Si vous considérez l'ensemble, vous avez le choix entre faire cela et risquer une inexécution de contrat avec CAE. Comme je n'aime pas beaucoup être en rupture de contrat, nous avons décidé que c'était la seule chose à faire.

M. McKenzie: Que de leur donner quelque chose à faire?

M. Pratte: Pour remplir notre engagement. Nous avions un engagement avec le CAE selon lequel nous leur garantissons, je pense que c'était 100,000 hommes-heures par an pour la durée du contrat, lequel expire dans deux ans. C'était le seul moyen pour nous de leur fournir du travail qu'ils pouvaient faire.

[*Text*]

Mr. McKenzie: Just to give them work, you send them down there.

The Chairman: All right, Mr. McKenzie.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: I shall be brief.

With deference to you, Mr. Pratte and Mr. Baldwin, I am concerned that this Committee may not be getting as much information as some of us would like to have. We recognize that there are certain things that it is in the best interests of Air Canada and the country to withhold. I think, from certain questions Mr. Lundrigan just asked, that he probably shares my feeling. I feel that there is information that you could give to us that would be helpful and that is perfectly proper, for example, in relation to some of the questions I asked about your management team.

You and Mr. Baldwin are very kind to come here, and you answer the questions ably. But I am very curious about your management team and their background. They are public officials, paid out of the public purse as we are. For this reason Mr. Chairman, I want to move a motion. It reads as follows:

> That the Standing Committee on Transport and Communication be provided by management of Air Canada with the following information respecting the officers listed on page 2 of the 1972 Annual Reports of Air Canada . . .

I do not necessarily include, in those officers, the people who are before us today. This is what I should like to have:

> . . . their tenure of office, their salaries, their specific duties over and above those designated on page 2 of the said report, when each was appointed, and by whom and by what means.

Mr. Pratte: I can answer some of that right now: each of the vice presidents is appointed by a resolution of the board of directors.

I want to say one thing in respect to one of the points on which you want information; it has to do with the salaries of the vice presidents.

You have to remember that, while we are a Crown corporation, we are running a commercial enterprise. We are competing for exactly the same talent that other commercial enterprises are trying to get. I do not know of any commercial enterprise that reveals publicly the salaries of its vice presidents— as a matter of fact, if I were a vice president and knew that all of that was to be made public, I do not know whether I would be very much interested. I know that some of my people would not be interested in continuing to work for Air Canada if the whole world were to know what they are earning.

In addition, that certainly permits raiding. People who may want to hire, knowing what the guy earns, just have to ante that up and they may have him. So I have to caution you . . .

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Simplement pour leur donner du travail, vous les avez envoyés là-bas.

Le président: Très bien, monsieur McKenzie.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: je serai bref.

En toute déférence, monsieur Pratte et monsieur Baldwin, je crains que ce Comité n'obtienne pas tous les renseignements que certains d'entre nous aimeraient avoir. Nous savons fort bien qu'il y a certaines choses qu'il ne faut pas révéler dans l'intérêt d'Air Canada et du pays. D'après certaines des questions que M. Lundrigan vient de poser, je pense qu'il partage mon opinion. Il me semble que vous pourriez nous donner certains renseignements qui pourraient nous aider et qui serait tout à fait correct de donner, par exemple, pour ce qui est des questions posées quant à l'équipe qui forme la direction.

M. Baldwin et vous-mêmes êtes très aimables de venir ici et vous avez répondu aux questions avec la plus grande compétence. Mais j'aimerais en savoir davantage sur votre équipe de direction et sur leurs antécédents. Ce sont des responsables publics qui sont payés avec les deniers de l'État comme nous-mêmes. Pour cette raison, monsieur le président, j'aimerais proposer une motion. Voici son libellé:

> Que le Comité permanent des transports et des communications obtienne de la direction d'Air Canada les renseignements suivants concernant les responsables dont la liste à la page 2 du rapport annuel de 1972 d'Air Canada . . .

Je n'inclus pas nécessairement parmi ces responsables ceux qui sont devant nous aujourd'hui. Voici ce que j'aimerais obtenir:

> . . .la durée de leur mandat, leur salaire, leur fonction précise en plus de celle mentionnée à la page 2 dudit rapport, la date de la nomination de chacun, le responsable de cette nomination et la manière dont elle a été faite.

M. Pratte: Je puis répondre à certaines de ces questions immédiatement: chaque vice-président est nommé à la suite d'une résolution prise par le Conseil d'administration.

Je vais vous dire une chose qui concerne l'un des renseignements que vous voudriez obtenir; c'est la question des salaires des vice-présidents.

Il faut vous souvenir, que si nous sommes une société de la Couronne, nous sommes aussi une entreprise commerciale. Nous essayons d'obtenir les mêmes compétences que les autres entreprises commerciales. Je ne connais pas d'entreprise commerciale qui révèle publiquement les salaires de ses vice-présidents—en fait, si j'étais vice-président et si j'apprenais que tout cela allait être rendu public je ne sais pas si cela m'intéresserait beaucoup. Je sais que certains de mes collègues n'aimeraient pas continuer à travailler pour Air-Canada si tout le monde devait savoir ce qu'il gagne.

De plus, cela permettrait certainement une surenchère. Ceux qui veulent obtenir des employés sachant ce que la personne gagne n'ont qu'à proposer davantage pour obtenir ses services. Donc, il me faut vous mettre en garde.

[*Texte*]

Mr. MacKay: I realize that, but there are other people in the government service whose salaries are certainly open to public scrutiny, they are competing to a certain extent with private enterprise. Look at professional athletes: the Hamilton Tiger Cats, the Toronto Argonauts, the salaries of some of their star performers are open books, and they agree in the commercial field certainly. I am serious about this; while you have a right to withhold certain information, I think you are being a little too tight-fisted, and I mean that respectfully. I really think you are. I wish you would reconsider.

Mr. Pratte: I am prepared to reconsider. But I cannot reveal the salaries of my officers. This is information that has to remain confidential.

Mr. Blenkarn: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Let Mr. Pratte finish answering the question.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, with the greatest respect, we all have the greatest respect for Mr. Pratte, but a motion has been presented. We do not know whether it is debatable. If it is debatable, it is debatable by the members of the Committee.

The Chairman: Mr. Pratte, for purposes of clarification, can certainly speak to the motion.

• 2135

Mr. Lundrigan: I am not being rough on Mr. Pratte. To my knowledge, the question has never been put to the Committee, and I would like to know if the Chairman is intending to put it. If he is not, then why are we wasting our time debating it? Could the Chair give some indication of whether it is acceptable?

The Chairman: The Chair was making up its mind whether or not it was in order, Mr. Lundrigan, and I was listening to the advice and counsel that Mr. Pratte was giving, until you took it upon yourself to interrupt him.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I thought I had that right in view of the fact there is no motion before us. I know you are very knowledgeable of the rules—you and Stanley Knowles.

The Chairman: I will relate to the Committee some of the problems I have right now and maybe you can enlighten me on this motion.

On page 632 of May's, Eighteenth Edition, it says:

> . . . nor can a committee require an officer of a public department to produce any papers which according to the rules and the practice of the House it is not usual for the House itself to order to be laid before it.

Then it says: "Suggest see page 250", which states:

> There is however, a general rule that papers should only be ordered on subjects which are of a public or official character.

Mr. Pratte—and I was listening to his remarks—suggests that he has no objections to a certain amount of this information but he certainly is not prepared to make public the salaries.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je le sais très bien, même s'il y a d'autres personnes dans les services gouvernementaux dont les salaires sont livrés au public, et ils peuvent aussi faire la concurrence dans une certaine mesure aux entreprises privées. Voyez les athlètes professionnnels: les *Hamilton Tiger Cats*, les *Toronto Argonauts*, les salaires de certains de leurs meilleurs joueurs sont bien connus, et ces gens sont certainement dans le secteur commercial. Je dis cela sérieusement; si vous avez le droit de ne pas révéler certains renseignements, je pense que vous êtes un petit peu trop strict, et je le dis en toute déférence. Vraiment je pense que vous l'êtes. J'espère que vous changerez d'avis.

M. Pratte: Je suis prêt à changer d'avis mais je ne peux révéler les salaires de mes responsables. C'est un renseignement qui doit rester confidentiel.

M. Blenkarn: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Laissez M. Pratte finir de répondre à la question.

M. Lundrigan: Monsieur le président, en toute déférence, nous avons tous le plus grand respect pour M. Pratte mais une motion a été présentée. Nous ne savons pas si elle est sujette à discussion. Si elle l'est, les membres du Comité peuvent en discuter.

Le président: M. Pratte peut certainement discuter de la motion pour clarifier les choses.

M. Lundrigan: Je ne suis pas rude avec M. Pratte. A ma connaissance, la motion n'a jamais été mise aux voix, et j'aimerais savoir si le président a l'intention de le faire. Dans le cas contraire, pourquoi alors perdre notre temps à en débattre? Le président pourrait-il nous indiquer si oui ou non elle est acceptable?

Le président: Nous étions en train d'essayer de déterminer si elle était ou non recevable, monsieur Lundrigan, et j'écoutais les conseils et les avis de M. Pratte, lorsque vous avez pris sur vous-même de l'interrompre.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je pensais en avoir le droit dans la mesure où nous ne sommes pas saisis d'une motion. Je sais que vous connaissez parfaitement les règlements vous et Stanley Knowles.

Le président: Je vais vous confier certains des problèmes que j'ai à l'heure actuelle et vous pourrez peut-être m'éclairer au sujet de cette motion.

A la page 632 de la 18e édition de May, il est dit que:

> . . . un comité ne peut requérir d'un représentant d'un ministère public de produire des documents qui selon les règles et les pratiques de la Chambre il n'est pas dans les habitudes de cette dite Chambre qu'ils soient déposés.

Puis vient ensuite: «Voir page 250 à cet effet», où l'on peut lire:

> Il y a toutefois une règle générale qui veut que des documents ne fassent qu'un ordre de dépôt que pour des sujets qui sont de caractère public ou officiel.

Monsieur Pratte, et j'écoutais ses observations, me dit qu'il ne s'oppose pas qu'à ce qu'une certaine partie de ces renseignements soient communiqués mais il n'a aucunement l'intention de rendre publics les salaires.

[*Text*]

Mr. MacKay suggested that football players' salaries are made public. I have not seen them. Some people guess what they are, others speculate, and sometimes these figures are accepted, especially if they read it in the papers.

Mr. MacKay, in moving a motion, suggested that the officials of Air Canada are in fact public figures, the same as M.P.s—I think was the word he used.

Mr. MacKay: No. I did not mean to say that.

The Chairman: But they are not.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman, it would seem that if we required Mr. Pratte to produce these figures that this would put Air Canada to some disadvantage in respect of CP Air, which we established earlier was a pretty socialist enterprise, too, in view of the fact that the user only pays 25 per cent of the cost and the state pays the balance.

It would seem to me that in a competitive situation the question is whether CP Air's figures are public, whether Transair's are public? These are competitive companies. Football players are not competing in this particular market.

Mr. Mazankowski: They do not get their money at 5 per cent.

The Chairman: I have given the Committee my problems in making a decision on whether or not I should accept this motion as being in order and if anybody wants to speak to this question I certainly would entertain them.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I have been listening with a great deal of interest to the arguments and in all the years I have been on a committee I have never heard the suggestion made that an officer's salary should be revealed. I think possibly there is a little competing between the board of directors and officers. I understand these officers are paid employees of Air Canada. Am I right?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Mackasey: Their tenure of office is in essence day to day, unless they have some severance pay or a contract with Air Canada.

Mr. Baldwin: They are not on a contract basis.

Mr. Mackasey: Therefore they could be fired tomorrow if, in the opinion of the board of directors or the executive officer, Mr. Pratte, they were incompetent or useless or not fulfilling a function. Am I right?

Mr. Pratte: Each one of them is at pleasure.

Mr. Mackasey: In other words, what would you do if you saw that the vice-president was incompetent— and this is important?

The Chairman: Are you speaking to the point?

Mr. Mackasey: If you felt that a vice-president was an incompetent individual, having, shall we say . . .

• 2140

The Chairman: Actually, Mr. Mackasey, Mr. Lundrigan is right. You are attempting to debate the motion. I asked for advice as to whether I could rule it in order or out of order and I would rather you lent your argument to that point.

[*Interpretation*]

M. MacKay a dit que les salaires des joueurs de football étaient publics. Je ne les ai pas vus. Certaines personnes devinent ce qu'ils peuvent être, d'autres font des spéculations, et quelquefois ces chiffres sont acceptés, surtout s'ils le lisent dans les journaux.

M. MacKay, en proposant une motion, a suggéré que les hauts fonctionnaires d'Air Canada étaient en fait des personnages publics, de la même manière que les députés si c'est bien la comparaison qu'il a faite.

M. MacKay: Non, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

Le président: Mais ils ne le sont pas.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il me semble que si nous demandons à M. Pratte de produire ces chiffres, cela mettrait Air Canada en position désavantageuse par rapport à CP Air, qui comme nous l'avons établi précédemment, est une entreprise plutôt socialiste, également, dans la mesure où l'utilisateur ne couvre que 20 p. 100 des prêts et l'État le solde.

Il me semble que dans une situation de concurrence la question est de savoir si les chiffres de CP Air sont publics, si ceux de Trans Air sont publics? Il s'agit de compagnies concurrentes. Il n'y a pas de concurrence entre les joueurs de football sur ce marché particulier.

M. Mazankowski: On ne leur donne pas leur argent à 5 p. 100.

Le président: J'ai indiqué au Comité les problèmes que j'avais quant à décider si oui ou non je devrais accepter cette motion, quant à décider si oui ou non elle est recevable et si quelqu'un veut bien m'éclairer, je l'accepterai volontiers.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'ai écouté avec un grand intérêt les arguments et pendant toutes les années où j'ai siégé en comité, je n'ai jamais entendu quelqu'un dire que le salaire d'un cadre devrait être pdivulgué. Il est possible qu'il y ait une certaine concurrence entre le conseil d'administration et les cadres. Ces cadres sont bien des employés payés d'Air Canada, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui.

M. Mackasey: Leur fonction est en essence renouvelable, à moins qu'ils n'aient une indemnité de cessation d'emploi ou un contrat avec Air Canada.

M. Baldwin: Ils ne sont pas sous contrat.

M. Mackasey: Par conséquent, ils pourraient être renvoyés demain si, de l'avis du conseil de l'administration ou de M. Pratte, ils étaient incompétents ou inutiles ou ne remplissaient pas une fonction. N'est-ce pas?

M. Pratte: Chacun d'entre eux est amovible.

M. Mackasey: En d'autres termes, que feriez-vous si vous vous aperceviez que le vice-président est incompétent et c'est important?

Le président: S'agit-il d'une question?

M. Mackasey: Si vous aviez le sentiment qu'un vice-président est incompétent, ayant, disons . . .

Le président: En fait, monsieur Mackasey, M. Lundrigan a raison. Vous essayez de débattre la motion. Je vous ai demandé de m'indiquer si, selon vous, je pouvais la recevoir ou non et je préférerais que vous vous en teniez à cela.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, could you tell me if you were to put this question on the Order Paper of the House of Commons if you would be supplied with that information? You, as Chairman, in essence are guided by primarily the same rules as the Speaker of the House.

The Chairman: This is what I spelled out . . .

Mr. Mackasey: Do you feel that if this question were put on the Order Paper that the information would be supplied?

The Chairman: I cannot really answer that question, Mr. Mackasey. I do not know, really, what questions are answered.

Mr. Mackasey: The only advice I can give you, then, . . .

The Chairman: Some of it would be . . .

Mr. Mackasey: Yes, Mr. Pratte said he would release some, but until you are clear in your mind, surely you do not want to make a decision. You may want to get advice possibly.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, may I make a practical suggestion?

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on the point of order.

The Chairman: Mr. Lundrigan and then Mr. Guay.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, out of great respect for you, I wonder if it would be in order for the committee to suggest to you that the motion be taken under advisement and perhaps at the next meeting of the committee, which will be decided by the Steering Committee, you can rule whether it is admissible or not. At that time we can debate and vote accordingly.

The Chairman: The Chair is prepared to take your suggestion under advisement. Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this particular motion is very similar to a situation where a corporation is going to the public market place and looking for money. This particular corporation is coming to the Government of Canada looking for money under the terms of this bill. If this corporation were to go to the public market it would have to issue a prospectus and it would have to declare the senior officers of the company; the salaries of the senior officers of the company; it would have to set out the terms of employment of the senior officers of the company; it would have to set out any jobs and any possible conflicts of interest they might have, and it would have to set out their interests and their experience in the company. These are the very questions that Mr. MacKay has asked and on that basis, Mr. Chairman, this is a very proper motion.

This corporation is coming to the Government of Canada to obtain $140 million and authorization to borrow further money from the United Kingdom in the sum of 13 million pounds. Surely this corporation has to fulfil the same kinds of obligations or should fulfil the same kinds of obligations as a company coming to the public market place would have to file with the stock exchange on a prospectus. Certainly this would be information that should be supplied. It just stands to reason, it is ordinary, common business sense that this should be supplied. I, therefore, suggest that you have no alternative but to accept this motion.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Monsieur le président, pourriez-vous me dire si vous inscriviez cette question au *Feuilleton* de la Chambre des communes si on vous fournirait ce renseignement? En tant que président, ce sont pratiquement les mêmes règles que celles de l'Orateur de la Chambre qui vous guident.

Le président: C'est ce que j'ai énoncé . . .

M. Mackasey: Pensez-vous que si cette question était inscrite au *Feuilleton* ce renseignement serait fourni?

Le président: Je ne peux pas véritablement répondre à cette question, monsieur Mackasey. Je ne sais pas, en fait, à quelle question on répond.

M. Mackasey: Le seul conseil que je peux donc vous donner . . .

Le président: Certains seraient . . .

M. Mackasey: Oui, M. Pratte a dit qu'il divulguerait certains renseignements, mais tant que vous ne serez pas vraiment certain, vous ne voudrez pas prendre des décisions, assurément. Il est possible que vous vouliez être conseillé.

M. Lundrigan: Monsieur le président, puis-je faire des suggestions d'ordre pratique?

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Lundrigan et ensuite M. Guay.

M. Lundrigan: Monsieur le président, avec tout le respect que l'on vous doit, je me demande s'il ne serait pas loisible au Comité de vous suggérer de demander conseil au sujet de cette motion et peut-être lors de la prochaine réunion du Comité, qui sera décidée par le Comité directeur, vous pourrez nous dire si elle est recevable ou non. A ce moment-là, nous pourrons en débattre puis passer au vote.

Le président: Nous allons réfléchir à votre proposition. Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, avec cette motion c'est la même chose que lorsqu'une société se rend sur la place du marché public pour demander de l'argent. Cette société en particulier se présente devant le gouvernement du Canada pour obtenir de l'argent en vertu des termes de ce projet de loi. Si cette société s'adressait au marché public, elle aurait à publier un prospectus et elle aurait à déclarer les cadres supérieurs de la compagnie; les salaires des cadres supérieurs de la compagnie; elle aurait à énoncer les conditions d'emploi des cadres supérieurs de la compagnie; elle aurait à énoncer tous les emplois et tous les conflits possibles dans l'intérêt qu'ils pourraient y avoir; elle aurait à énoncer leurs intérêts et leur expérience dans la compagnie. Ce sont les questions mêmes que M. Mackasey a posées et sur cette base, monsieur le président, c'est une motion tout à fait acceptable.

Cette société s'adresse au gouvernement canadien pour obtenir 140 millions de dollars et l'autorisation d'emprunter une somme supplémentaire de 13 millions de livres auprès du Royaume-Uni. Assurément, cette société doit remplir les mêmes sortes d'obligations et devrait remplir les mêmes sortes d'obligations qu'une compagnie se mettant sur le marché public et qui aurait à remplir un prospectus auprès de la bourse. Ce sont des renseignements qu'il faudrait fournir. C'est l'évidence même, c'est ce que le sens commun demande et cela devrait être fourni. Par conséquent, je prétends que vous n'avez pas d'autre choix que d'accepter cette motion.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Blenkarn you have made your point—excuse me, Mr. McRae, I was going to make a decision on this motion—I think as Chairman, I will accept the very worthwhile suggestion made by Mr. Lundrigan in this regard and hold in abeyance any decision until I have studied the problem and checked with the officials of the House with regard to the suggestion made by Mr. MacKasey. We will be meeting again, I would imagine, because I do not think we are going to finish this bill tonight, and I will bring in a ruling at that time.

An hon Member: Will you take up this matter with the Steering Committee?

The Chairman: I can hardly discuss the matter of whether this motion is in order with the Steering Committee, but I will discuss when we should meet again with the Steering Committee. Having said that, I think we should move on . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, has that not been decided? Do we not meet next Tuesday with the CNR?

The Chairman: We meet next Tuesday with the CNR, yes.

Mr. Mazankowski: Fine, I just wanted that clarified.

The Chairman: At 9:30 a.m. Are you through your questioning then, Mr. MacKay?

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I am finished. I would just like to make one short representation. Mr. Rose made a very worthwhile one for which I congratulate him, and I, too, would like to make a very short one. I discussed it informally with Mr. Baldwin. I would just like to have on the record my suggestion that there be more information booths at major airports to provide quick, easy access to travellers who are having difficulty, who do not understand English or French too well, who have young children and so on. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much for the suggestion, sir. Mr. MacKasey.

• 2145

Mr. MacKasey: Mr. Chairman, I want to ask a few more questions about Wardair. I thank Mr. Blenkarn for lending me the only balance sheet he had of Wardair. His co-operation is really appreciated.

Having looked at it, I come to many of the same conclusions. Wardair is very tightly held, I gather. Is this right, Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: Yes, sir.

Mr. MacKasey: This normally has a depressive effect on the market because there is very little activity. Shares could very well be under-valued.

Mr. Vaughan: There is a small amount on the public market, yes.

Mr. Mackasey: I gather also that this business has grown out of a family complex.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Blenkarn, vous avez très bien exposé votre point de vue... Je m'excuse, monsieur MacRae, j'allais prendre une décision au sujet de cette motion. Je pense qu'en tant que président, je vais accepter la suggestion très digne d'intérêt émise par M. Lundrigan à cet égard et réserver toute décision jusqu'à ce que j'aie étudié ce problème et fait les vérifications nécessaires auprès des experts de la Chambre en ce qui concerne la proposition de M. Mackasey. Nous nous réunirons de nouveau, j'imagine, car je ne pense pas que nous en finirons avec ce projet de loi ce soir, et je vous communiquerai ma décision à ce moment-là.

Une voix: Aborderez-vous cette question en comité directeur?

Le président: Il m'est difficile de discuter de la recevabilité de cette motion en comité directeur, mais j'en discuterai lorsque nous nous réunirons de nouveau en comité directeur. Ceci étant dit, je pense que nous devrions poursuivre . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Cela n'a-t-il pas été décidé? N'avons-nous pas une réunion mardi prochain avec le CN?

Le président: Oui, nous avons une réunion mardi prochain avec le CN.

M. Mazankowski: Très bien, je voulais simplement être certain.

Le président: A 9 h. 30. Avez-vous fini avec vos questions, monsieur MacKay?

M. MacKay: Monsieur le président, j'ai fini. J'aimerais simplement faire un petit exposé. M. Rose en a fait un qui était très digne d'intérêt et je l'en félicite et j'aimerais également en faire un très court. J'en ai discuté d'une manière officieuse avec M. Baldwin. J'aimerais simplement que l'on sache pour le bénéfice du compte rendu que j'aimerais qu'il y ait plus de comptoirs de renseignement dans les grands aéroports pour résoudre rapidement les problèmes des voyageurs, qui ne comprennent ni l'anglais, ni le français ou qui ont de jeunes enfants, etc., etc. Je vous remercie infiniment, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie infiniment de cette suggestion, monsieur. Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, je veux poser quelques questions supplémentaires au sujet de Wardair. Je remercie M. Blenkarn de m'avoir prêté le seul bilan de Wardair qu'il ait. J'apprécie autant sa coopération.

L'ayant étudié, j'en suis venu à beaucoup de conclusions analogues. Wardair est tenu très fermement, si je ne m'abuse, n'est-ce pas, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Oui, monsieur.

M. Mackasey: Normalement, cela a un effet dépressif sur le marché car il y a très peu d'activités. Il se pourrait très bien que les actions soient sous-évaluées.

M. Vaughan: Il y en a très peu sur le marché public, oui.

M. Mackasey: Si je ne m'abuse, il s'agit d'une affaire de famille.

[*Texte*]

Mr. Vaughan: Yes, sir.

Mr. Mackasey: And it is primarily a Canadian organization.

Mr. Vaughan: Entirely.

Mr. Mackasey: Therefore, Mr. Ward, whoever he is, should be commended at least for having built up a fairly lucrative business in a competitive world. But I guess we all look at balance sheets and see different things in them. Earlier we complimented Air Canada for their return on investment which in their balance sheet was indicated as 5.7 per cent. I think that is right, Mr. Pratte.

According to this balance sheet, which is audited by recognized auditors whose name I can find in a minute here, the return on investment by Wardair last year was 8.6 per cent. So it is higher than average, I would gather, since 5.7 per cent, if I am not mistaken is pretty well what it was on the American.

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Mackasey: Secondly, I think Air Canada is getting a pretty good deal if they can pick up Wardair at the price suggested. I can only presume that possibly Wardair or the principals may be looking down the road to problems that we all face one day or another. The net earnings of $271,-996, as Mr. Blenkarn pointed out quite accurately, are one tenth of the suggested purchase price of $2.7 million. The net earnings, of course, are subject to all the normal deductions—legal deductions is a better way of putting it—that private industry can take advantage of for tax purposes.

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Mackasey: So the cash flow, As I think it shows elsewhere here, indicates that the real earnings, the retained earnings at the end of the year before adjustment for taxes in 1972—it indicates here that there was a retained earning of $2,472,875.

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Mackasey: Looking at the chart here—it is graphic, and I do not pretend to know an awful lot about balance sheets—the ratio between debts and retained earnings is improving. You cannot comment because you cannot see it here, but the cash flow from operations is improving. The debt versus equity, which is all-important, has improved to the point that in 1968 it might have been dangerous since the debt was twice the equity, and now it is almost equal. The cash flow that I was discussing, in the operating revenue—while the cash flow has dropped slightly from last year, it is still very substantial. So I can only presume that the Ward family, as principal shareholders of this public corporation, must have other reasons why they want to dispose of Wardair.

For instance, Mr. Vaughan, for their depreciation, in order to pay as little tax as possible—something all business people want to do, I suppose—I think they use 12 years. I saw that earlier. I am subject to correction until I find it again.

[*Interprétation*]

M. Vaughan: Oui, monsieur.

M. Mackasey: Et il s'agit avant tout d'un organisme canadien.

M. Vaughan: Dans sa totalité.

M. Mackasey: Par conséquent, M. Ward, qui qu'il soit, devrait être pour le moins félicité d'avoir monté une entreprise relativement lucrative dans un monde si compétitif. Cependant, je pense que les bilans ne nous disent pas à tous la même chose. Un peu plus tôt, nous avons complimenté Air Canada pour ses recettes en investissements, qui dans leur bilan étaient indiquées au taux de 5.7 p. 100. C'est exact, monsieur Pratte.

Selon ce bilan, qui a été vérifié par des vérificateurs reconnus dont je peux trouver le nom dans une minute ici, les recettes en investissements de Wardair l'année dernière ont été de 8.6 p. 100. C'est par conséquent supérieur à la moyenne, si je ne m'abuse, puisque 5.7 p. 100, si je ne me trompe, est très près de ce qu'il était sur l'américain.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Mackasey: Deuxièmement, à mon avis, Air Canada fait une très bonne affaire si elle peut emporter Wardair au prix suggéré. Je ne peux que supposer que Wardair ou les mandants envisagent les problèmes auxquels nous devons tous faire face un jour ou l'autre. Les $271,996 gains nets que M. Blenkarn a indiqués avec tant de précision, représentent un dixième du prix d'achat suggéré de 2.7 millions de dollars. Les gains nets, bien entendu, sont assujettis à toutes les déductions normales, disons plutôt les déductions légales, dont l'industrie privée bénéficie aux fins de l'impôt.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Mackasey: Par conséquent, le capital en numéraire, tel qu'il figure quelque part ici, indique que les véritables gains, ce qui reste à la fin de l'année avant l'ajustement aux fins d'imposition en 1972 ... il est fait ici mention de $2,472,875.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Mackasey: En étudiant le tableau ici ... C'est un graphique, et je ne prétends pas être un expert en bilan—on voit que le rapport dettes-gains s'améliore. On ne peut pas faire de commentaires car on ne peut pas le voir ici, mais le capital en numéraire des opérations est en amélioration. Le rapport dettes-capital engagé, rapport qui a une importance primordiale, s'est amélioré à tel point qu'en 1968 il aurait pu être dangereux puisque cette dette représentait le double du capital engagé, et que maintenant c'est pratiquement à égalité. Le capital en numéraire, c'est ce dont je voulais parler, dans les revenus de fonctionnement ... Alors que ce capital en numéraire a légèrement baissé au cours de l'année dernière, il est encore très substantiel. Par conséquent, je ne peux que supposer que la famille Ward, en tant que principaux actionnaires de cette société publique, doit avoir d'autres raisons pour vouloir se débarrasser de Wardair.

Par exemple, monsieur Vaughan, pour leur amortissement, afin de payer le moins d'impôt possible—ce que tous les hommes d'affaires veulent faire, je suppose—ils utilisent la méthode de douze ans. C'est ce que j'ai vu un peu plus tôt. Je veux bien qu'on rectifie jusqu'à ce que je le retrouve.

[*Text*]

What are the normal depreciation years used on your straight-line depreciation in Air Canada? That is Air Canada depreciation. Over how many years do you depreciate your equipment?

• 2150

Mr. Vaughan: Fourteen to sixteen.

Mr. Mackasey: Mr. Ward, in using 12 years, is in reality moving as fast as possible to a position where he is going to pay less taxes. But in reality, before taxes and all the provisions that our tax act provides for business people, he has been able to reduce the earnings of over $2 million down to $271,000 for tax purposes, plus, in fairness, $137,000 put away for overhaul provision. So, in reality, could it have been that Wardair were looking down the road when many of these postponed expenses would no longer exist and then he would have to start paying taxes on the full return.

Mr. Vaughan: It could be, yes.

Mr. Mackasey: In other words, it is accurate to say that it is 30 times net earnings if you are using the net earnings after all the various deductions, depreciation, amortization, sale of fixed assets, and all these things are adjusted to the balance.

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Mackasey: And in this regard I gather you are buying expertise, which is hard to evaluate.

Mr. Vaughan: Yes, that was part of the arrangement.

Mr. Mackasey: Mr. Vaughan, Mr. Pratte said something about an hour ago that struck me. Obviously the normal type of charter finds it more and more difficult to deal with the regular fare structure, if you use certain days of the week, and this cuts pretty heavily into the normal charter business—the type of charter business that brought Mr. Blenkarn into that wonderful organization, the Knights of Columbus.

Mr. Vaughan: He was using affinity charters.

Mr. Mackasey: I know, and he joined the Verdun Liberal Association that same year. I was going to say, incidentally, that if the Wardair deal was so bad I still have not figured out why Mr. Blenkarn used it twice. I would have used it once.

Mr. Blenkarn: It was a good deal.

Mr. Mackasey: Seriously, what you are saying is in order for charters to be competitive for Air Canada in the future you have to offer package deals, and they have that type of expertise that you may not necessarily have.

Mr. Vaughan: Yes, the world travel market is moving into what they call the total travel experience, total travel, and people are looking more and more for the complete package.

Mr. Mackasey: You pay a little more and you get half a grapefruit instead of just a glass of juice. I understand all this. But the point I am getting at is that I think you got a good deal and I do not understand why Wardair wants to. In any event, I will leave it at that, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

Quelles sont les années d'amortissement normal utilisées à Air Canada? Je veux parler de l'amortissement d'Air Canada. Sur combien d'années amortissez-vous votre équipement?

M. Vaughan: Sur quatorze ou seize années.

M. Mackasey: M. Ward, en utilisant douze années, essaie d'atteindre en réalité le plus vite possible une position où il paiera moins d'impôt. En réalité, avant même de se prévaloir des impôts et de toutes les dispositions que notre loi sur l'impôt prévoit pour les hommes d'affaires, il a réussi à réduire ses recettes de 2 millions de dollars à $271,000 pour fins d'impôt outre, en toute justice, $137,000 réservé à l'entretien. En réalité, se pourrait-il que Wardair prévoyant le jour ou ces dépenses différées disparaîtraient devrait payer l'impôt sur les recettes totales.

M. Vaughan: C'est possible, oui.

M. Mackasey: En d'autres termes, il est juste de parler de 30 fois le revenu net si l'on considère ce revenu net après les diverses réductions, amortissements, dépréciations, ventes du capital fixe et que toutes ces choses sont ajustées au solde.

M. Vaughan: C'est juste.

M. Mackasey: Et à ce propos, je suppose que vous achetez l'expertise qui est difficile à évaluer.

M. Vaughan: Oui, cela faisait partie de l'entente.

M. Mackasey: Monsieur Vaughan, il y a une heure environ, M. Pratte a dit quelque chose qui m'a estomaqué. De toute évidence, le type normal des vols nolisés a de plus en plus de mal à s'inscrire dans la structure régulière des tarifs si vous choisissez certains jours de la semaine et cela intervient largement dans les affaires normales des vols nolisés, ce genre d'entreprise qui a entraîné M. Blenkarn dans cette magnifique association que sont les Chevaliers de Colomb.

M. Vaughan: Il se servait des vols nolisés d'affinité.

M. Mackasey: Je le sais et je suis entré dans les rangs de l'Association libérale de Verdun la même année. J'allais dire incidemment que si l'affaire Wardair était plus mauvaise, je ne peux pas encore m'expliquer pourquoi M. Blenkarn a profité deux fois de ses services. Moi, je ne l'aurais fait qu'une fois.

M. Blenkarn: L'affaire était bonne.

M. Mackasey: Sérieusement, ce que vous dites c'est que pour que les vols nolisés puissent être concurrentiels pour Air Canada, vous devrez leur offrir un ensemble à l'avenir et ils ont le genre d'expertise que vous n'avez peut-être pas nécessairement.

M. Vaughan: Effectivement, le marché mondial des voyages évolue dans ce qu'on appelle l'expérience totale du voyage, le voyage total, et la population recherche de plus en plus l'ensemble global.

M. Mackasey: Vous payez un peu plus et vous obtenez un demi-verre de jus de pamplemousse au lieu d'un verre de jus de fruit. Je comprends. Mais là où je veux en venir, c'est qu'à mon sens, vous avez fait une bonne affaire et je comprends mal pourquoi Wardair le voudrait. De toute façon, je n'irai pas plus loin, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: I gather there is a matter of clarification here. I think Mr. Vaughan will agree with me that airlines are really producing two balance sheets, the one they send to the tax department which shows their real tax position, and the other is something like this balance sheet of Wardair that sets it out in terms of their own calculations for capital costs allowance, which are entirely different.

Mr. Pratte: If I may answer that, I think the same holds true for any business, because of that rule that permits a business to depreciate for tax purposes on a basis that is different from the basis used in its own account. In the case of an airline, because of the huge capital investment and the very high rate of capital cost allowance allowed, that may make more of a difference than in the case of other businesses.

Mr. Mackasey: I have one last question, Mr. Chairman, and it is to you. Since you are well known in Alberta, do you recognize the firm of Riddell, Steed and Company, Jasper Avenue, Edmonton, Alberta?

The Chairman: No, I do not. i am well known in southern Alberta.

Mr. Mackasey: I see.

The Chairman: I have a brother that certainly would know them; he runs the northern half of the province.

Mr. Mackasey: As chartered accountants, would they sign a balance sheet to deviate from normal practices?

The Chairman: I cannot vouch for any accountant, as much as I would like to; I have no credentials to do that.

Mr. Mackasey: In other words, nobody checks on you when you count the number of steers that are running around the back.

The Chairman: Well, once in a while the bankers come out on branding day.

• 2155

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, I would be prepared to allow Mr. McKenzie to go ahead, but I just wanted to serve notice that I would like to raise a point of order before the proceedings adjourn tonight.

The Chairman: There is no set time to adjourn. I thought . . .

Mr. Mazankowski: At 10 o'clock.

An hon. Member: At 10 o'clock.

The Chairman: I thought perhaps the Committee would be agreeable if we could finish up whatever few names I have, and maybe allow us to complete Air Canada tonight.

Mr. Mazankowski: I did wish to interfere with Mr. McKenzie, but I . . .

The Chairman: Mr. McKenzie.

An hon. Member: That is not possible.

Mr. Lundrigan: Is it agreed that we will go beyond 10 o'clock?

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Je comprends qu'il s'agit d'une question de précision ici. M. Vaughan conviendra avec moi que les lignes aériennes produisent deux bilans dont l'un est expédié au ministère de l'Impôt sur lequel figure leur véritable position fiscale et l'autre ressemble à ce bilan de Wardair qui y tient compte à partir de ses propres calculs des allocations pour les dépenses d'immobilisations, lequel bilan est entièrement différent.

M. Pratte: En réponse à cette affirmation, je dirai que c'est vrai de toute entreprise à cause du règlement qui permet à une entreprise de faire certaines dépréciations pour fins d'impôt sur une base qui diffère de celle utilisée dans sa propre comptabilité. Dans le cas d'une ligne aérienne, étant donné l'immensité des investissements en capitaux et du taux très élevé d'allocations permises pour les dépenses d'immobilisations, l'écart est peut-être plus important que dans le cas des autres entreprises.

M. Mackasey: J'aimerais vous poser une dernière question, monsieur le président. Étant donné que vous êtes si bien connu en Alberta, connaissez-vous le cabinet de *Riddell, Steed and Company*, avenue Jasper à Edmonton, en Alberta?

Le président: Non. Je suis bien connu dans le sud de l'Alberta.

M. Mackasey: Je vois.

Le président: Mon frère connaîtrait certainement cette maison; il mène la moitié du nord de la province.

M. Mackasey: En tant que comptables agréés signaient-ils un bilan qui s'éloignerait des pratiques ordinaires.

Le président: Je ne peux jurer d'aucun comptable même si j'aimerais le faire; je ne suis pas qualifié pour le faire.

M. Mackasey: En d'autres termes, personne ne peut vérifier votre comptabilité quand vous établissez le nombre de taureaux qui courent dans le champ.

Le président: Eh bien, une fois par lune les banquiers s'amènent pour vous marquer au fer chaud.

M. Mazankowski: Monsieur le président, au sujet du Règlement, je serais prêt à permettre à M. McKenzie de continuer, mais je veux simplement signaler que j'ai l'intention de soulever un point du Règlement avant que la séance s'ajourne.

Le président: Il n'y a pas d'heure fixe pour l'ajournement. Je pensais . . .

M. Mazankowski: A dix heures.

Une voix: A dix heures.

Le président: J'ai pensé que le Comité consentirait peut-être d'entendre ceux dont les noms sont inscrits et compléter le témoignage d'Air Canada ce soir.

M. Mazankowski: Je désire me joindre à l'intervention de M. McKenzie mais je . . .

Le président: Monsieur McKenzie.

Une voix: Ce n'est pas possible.

M. Lundrigan: Est-ce qu'il est convenu que nous dépasserons dix heures?

[*Text*]

An hon. Member: Oh no.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, as long as we know that if we continue we have the chance of finishing up with Air Canada, but if we keep going until 11 o'clock and have to bring all the people of Air Canada back next week, we might as well finish it then. However, if you can get a guaranteet. . .

The Chairman: Let us . . .

Mr. Blenkarn: I feel that it is going to be necessary for us to invite . . .

The Chairman: Mr. Loiselle, you made a very good point.

Mr. Blenkarn: . . . the gentlemen from Air Canada back if possible, because we have not had them, apparently, before the House for two and a half years . . .

An hon. Member: Oh, then let us adjourn.

Mr. Blenkarn: Terminal 2 is in my riding and I have not had a chance to even talk to Mr. Baldwin in respect of Terminal 2. There are many questions that have been raised by people on this, and that is only one of the many issues . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, may I make an undebatable motion that we adjourn?

The Chairman: Right now.

Mr. Blenkarn: There is the northern Ontario airline issue.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect, on a point of order . . .

The Chairman: Go ahead on your point of order.

Mr. Mazankowski: Rising out of the comments that Mr. Pratte made in response to the motion that was presented by Mr. MacKay. I thought perhaps it might assistt you, Mr. Chairman, in your deliberations over the next few days, in considering the motion. Mr. Pratte indicated that the information Mr. MacKay requested would be commercially classified information and I accept that point. I want to point out—the reason I did raise this at the time was I could not lay my hands on the information—that in the United States, and we have referred to the airline industry in the United States for comparative purposes and for competitive purposes, the airlines are required under the Civil Aeronautics Board to provide the expenses and salaries of all general officers and directors, stock and other security holdings. Having regard to the fact that the airline industry is international in scope, and the fact that Air Canada is a part of the family of international airlines, perhaps this might be taken into consideration when you are making your judgment. I realize that we live in Canada and we are sovereign unto ourselves, but from the standpoint of the industry and the standpoint of the commercial aspect of the industry, I think perhaps this might have some validity. I would be prepared to table my source of information, if it is so desired by the Committee.

The Chairman: The Chair would appreciate seeing your source.

[*Interpretation*]

Une voix: Oh non.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, du moment que nous le savons nous pourrions continuer avec Air Canada mais, si nous continuons jusqu'à 11 h. nous devons convoquer de nouveau tous les témoins d'Air Canada la semaine prochaine, autant vaut en finir. Toutefois, s'il est possible de garantir . . .

Le président: Venons-en . . .

M. Blenkarn: Je pense qu'il sera nécessaire d'inviter . . .

Le président: Monsieur Loiselle, vous avez un bon point.

M. Blenkarn: . . .les témoins d'Air Canada si possible, car nous ne les avons pas eus devant la Chambre depuis deux ans et demi . . .

Une voix: Alors, ajournons.

M. Blenkarn: L'aérogare 2 est dans ma circonscription et je n'ai même pas eu la chance de parler à M. Baldwin à ce sujet. Il y a beaucoup de questions qui ont été soulevées et ce n'est qu'une de celles-là.

M. Mackasey: Monsieur le président, me permettez-vous de présenter une motion indiscutable qui propose l'ajournement?

Le président: Maintenant.

M. Blenkarn: Il n'y a pas de question concernant la ligne aérienne du nord de l'Ontario.

M. Mazankowski: Monsieur le président, en toute déférence à votre égard j'invoque le Règlement . . .

Le président: Allez-y avec votre point du Règlement.

M. Mazankowski: Cela fait suite à l'observation de M. Pratte en réponse à la motion présentée par M. MacKay. J'ai pensé que je pourrais peut-être être utile au président, pour les délibérations des prochains jours, en étudiant la motion. M. Pratte a indiqué que les informations demandées par M. MacKay touchaient des données commerciales secrètes et je l'admets. Je veux signaler, et si je ne l'ai pas fait au bon moment c'est que je ne pouvais obtenir les renseignements, qu'aux États-Unis, puisque nous avons parlé de l'industrie aérienne aux États-Unis et de sa concurrence, les lignes aériennes doivent, sous l'autorité de la *Civil Aeronautics Board*, produire les dépenses et traitements et salaires des administrateurs et directeurs, les actions et autres avoirs. L'industrie aérienne étant internationale, et Air Canada faisant partie de cette famille internationale, il faudrait peut-être en tenir compte lorsque vous prendrez une décision. Je comprends que nous jouissions d'une pleine souveraineté au Canada, mais du point de vue de l'industrie et de l'aspect commercial de l'industrie, il y a peut-être à cela une base logique. Je suis prêt à consigner ma source d'information si le Comité le désire.

Le président: Le président aimerait connaître votre source.

[*Texte*]

Mr. Lundrigan: Mr. Pratte, is this correct, what Mr. Mazankowski has said?

Mr. Pratte: Yes, I have to confirm that under . . .

Mr. Guay (St. Boniface): On the same point of order.

The Chairman: Let Mr. Pratte first finish the question.

Mr. Pratte: . . . the rules and regulations of the CAB, all main officers' salaries and expenses have to be filed with the CAB, but this is applicable only to all airlines that hold a permit from the CAB, while this is not the case here in Canada.

The Chairman: This may well be true, but the Chair will be guided by the counsel it seeks in the Speaker's office with regard to the suggestions I outlined on page 632 and page 250 of May's Eighteenth. While it is nice to know that this is what is done in the United States . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, we live in an age of disclosure, and I thought perhaps I might contribute my little part of proving the aspect of disclosure in this great country of ours.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you can rest assured that the Chair will do all it can to live within the law and the rules. Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): On the same point of order, in view of the fact that some of them are giving you some precedence, I would like to give you a couple of them. When Doug Fisher was a member of Parliament, he did attempt to get the same information or similar information from the President, from Gordon of the CNR . . .

An hon. Member: That was a long time ago. That was before Watergate.

Mr. Guay (St. Boniface): That was before your and my time, that is true, but they were only able to get the President.

An hon. Member: That was before Watergate.

• 2200

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to mention another one. Dan McKenzie asked a question on March 1 in the House but he could not get the information. We could not get it from Air Canada either. Your first question was: how many vice-presidents are there in Air Canada? Your second question was: What are the salaries of each of those? I think you will recall, Dan, that they said they could not get it for you.

Mr. McKenzie: I got the answer. They said there were 18 vice-presidents and now we find there were 19.

Mr. Blenkarn: Mr. Mackasey said there are 23.

Mr. Mackasey: Well, those are president, Mr. Chairman. Somebody said 23.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, you recognized me.

[*Interprétation*]

M. Lundrigan: Monsieur Pratte est-ce que ce que M. Mazankowski a dit est vrai?

M. Pratte: Oui, je dois le confirmer en vertu de . . .

M. Guay (SaintBoniface): Sur ce même point du Règlement.

Le président: Permettez à M. Pratte de terminer sa réponse à la question.

M. Pratte: . . . les règlements de la CAB, tous les traitements et dépenses des officiers supérieurs doivent être déclarés à CAB, mais ceci ne s'applique qu'aux lignes aériennes détenant un permis de CAB et ce n'est pas le cas au Canada.

Le président: Ceci est peut-être vrai mais le président sera orienté par le conseil qu'il sollicitera de l'Orateur concernant les propositions que j'ai soulignées à la page 632 et à la page 650 du 18 mai. Bien qu'il soit intéressant de savoir que cela se pratique aux États-Unis . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous vivons en un siècle de révélation et j'ai pensé que je contribuerais peut-être ma petite part en prouvant cet aspect de la révélation dans notre grand pays.

Le président: Monsieur Mazankowski, soyez persuadé que le président fera tout en son pouvoir pour respecter la loi et les règlements. Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Sur ce même point du Règlement, vu que certains citent des précédents, j'aimerais aussi vous en citer un ou deux. Au temps où Doug Fisher était député, il a essayé d'obtenir semblable information du président Gordon du CN . . .

Une voix: Cela date de loin. C'était avant Watergate.

M. Guay (Saint-Boniface): C'était avant vous et votre temps, en effet, mais il ne pouvait atteindre que le président.

Une voix: C'était avant l'affaire de Watergate.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais citer un autre cas. Dan McKenzie a posé une question le 1er mars à la Chambre mais il n'a pu obtenir les renseignements. Nous n'avons pu les obtenir non plus d'Air Canada. Votre première question était: combien de vice-présidents font partie de l'administration d'Air Canada? Votre deuxième question: Quel est le traitement de chacun d'eux? Je crois que vous vous souviendrez, Dan, qu'on vous a répondu qu'on ne pouvait les obtenir pour vous.

M. McKenzie: J'ai eu la réponse, ils m'ont dit qu'il y avait 18 vice-présidents et maintenant, je découvre qu'il y en a 19.

M. Blenkarn: M. Mackasey a dit qu'il y en avait 23.

M. Mackasey: Eh bien, ce sont des présidents, monsieur le président. Quelqu'un a dit 23.

M. McKenzie: Monsieur le président, vous m'aviez donné la parole.

[*Text*]

The Chairman: Okay, go ahead.

Mr. McKenzie: I would like to continue my line of questioning on these Viscounts.

Mr. Loiselle: Are we going to adjourn, Mr. Chairman?

An hon. Member: We had a motion to adjourn.

The Chairman: Will you move your motion, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I do not mind Mr. McKenzie asking a question.

The Chairman: Well, I want to know. If you move your motion, I do mind.

Mr. Mackasey: Well, I will withdraw it until Mr. McKenzie has finished his line of questioning.

The Chairman: Do you wish the Chair to recognize it as not being put?

Mr. Mackasey: I have to recognize that you are the Chairman and, if you are going to deny me the chance of putting it . . .

The Chairman: No, I am not denying you; you can put it now if you like.

Mr. Mackasey: All right. I make the motion that we adjourn only because I am afraid you might mix up the players.

The Chairman: Well, I have to accept it in any case.

Mr. Mackasey: I move that the moment Mr. McKenzie has completed his questioning on the Viscount that we adjourn.

The Chairman: Normally a motion to adjourn is non debatable but a motion to adjourn with certain provisos, those provisos are debatable.

Mr. Mackasey: I move that we adjourn, period.

Motion agreed to.

[*Interpretation*]

Le président: Très bien, allez-y.

M. McKenzie: J'aimerais poursuivre mon interrogatoire au sujet des Viscount.

M. Loiselle: Est-ce que nous allons ajourner, monsieur le président?

Une voix: On nous a présenté une motion d'ajournement.

Le président: Voulez-vous proposer votre motion, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je ne m'oppose pas à ce que M. McKenzie pose une question.

Le président: Eh bien, je veux savoir. Si vous proposez votre motion, cela m'intéresse.

M. Mackasey: Je vais la retirer jusqu'à ce que M. McKenzie ait fini d'interroger.

Le président: Est-ce que vous demandez au président de la considérer non avenue?

M. Mackasey: Je dois reconnaître que vous êtes le président et si vous voulez m'empêcher de la proposer . . .

Le président: Non, je ne vous refuse rien, vous pouvez la proposer maintenant si vous le voulez.

M. Mackasey: Très bien. Je propose une motion à l'effet d'ajourner parce que je crains que vous mêliez les cartes.

Le président: je dois l'accepter de toute façon.

M. Mackasey: Je propose que dès que M. McKenzie aura terminé son interrogatoire concernant le Viscount, nous ajournions.

Le président: Une motion d'ajournement est ordinairement indiscutable mais une motion d'ajournement supposant certaines conditions entraîne le débat de ces conditions.

M. Mackasey: Je propose d'ajourner, point.

La motion est adoptée.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Tuesday, December 4, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 23

Le mardi 4 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

LIBRARY
JAN 21 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Campbell
Caron
Comtois
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Loiselle
Mackasey
MacKay
Masniuk
Mazankowski
McCain
McKenzie
Peters
Rose
Schellenberger
Turner (*London East*)— (19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, December 4, 1973:

Messrs. McCain and Masniuk replaced Messrs. Thomas (*Moncton*) and Lundrigan.

Mr. Comtois replaced Mr. Stewart (*Cochrane*).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 4 décembre 1973:

MM. McCain et Masniuk remplacent MM. Thomas (*Moncton*) et Lundrigan;

M. Comtois remplace M. Stewart (*Cochrane*)

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 4, 1973
(35)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, Rose, Schellenberger and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Ritchie, Schumacher and Whittaker.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman of the Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

Mr. MacMillan made a statement.

It was agreed that the following documents submitted by Mr. MacMillan be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

—Canadian National Telecommunications—Statement of Revenues and Expenditures for Calendar Years 1962—1972 (Inclusive). (*See Appendix "K"*)

—Canadian National Transportation Limited Including Separately Operated Trucking Companies—Consolidated Balance Sheet as at 31 December 1972. (*See Appendix "L"*)

—Separately Operated Trucking Companies—Statement of Profit and Loss Included in System Results for the Year Ended 31 December 1972. (*See Appendix "M"*)

—Statement of Revenues and Expenses for Canadian National's International Consulting Services for the Year Ending December 31st, 1972. (*See Appendix "N"*)

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 12:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to 4:30 o'clock p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 DÉCEMBRE 1973
(35)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, Rose, Schellenberger et Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Ritchie, Schumacher et Whittaker.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, C.R., directeur général et président du conseil d'administration; M. K. E. Hunt, vice-président, Fonctionnement et entretien; M. W. R. Corner, vice-président, Comptabilité.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du Bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les chemins de fer Nationaux du Canada,* (*Financement et garantie*)).

M. MacMillan fait une déclaration.

Il est convenu que les documents suivants présentés par M. MacMillan soient imprimés en appendice aux procès-verbaux et témoignages de ce jour:

—Télécommunications du Canadien National—État des revenus et des dépenses pour les années civiles de 1962 à 1972 inclusivement. (*Voir appendice «K»*)

—Société de Transport du Canadien national ltée y compris d'autres sociétés de transport par camion à gestion indépendante—Solde global au 31 décembre 1972. (*Voir appendice «L»*)

—Sociétés de transport par camion à gestion indépendante—État des pertes et des profits compris dans le solde global de l'année terminée le 31 décembre 1972. (*Voir appendice «M»*)

—État des revenus et des dépenses des Services internationaux de consultation du Canadien national pour l'année terminée le 31 décembre 1972. (*Voir appendice «N»*)

Les témoins répondent aux questions.

La période des questions se poursuit.

A 12 h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 16 h 30 de l'après-midi.

AFTERNOON SITTING
(36)

The Committee reconvened at 5:01 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Caron, Horner, (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Schellenberger and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Ritchie and Schumacher.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman of the Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

The questioning continuing;

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 o'clock p.m. this day.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(36)

Le Comité se réunit à nouveau à 17 h 01 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du comité présents: MM. Blenkarn, Caron, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Rose, Schellenberger et Turner (*London-Est*).

Autres membres présents: MM. Ritchie et Schumacher.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, C.R., Président et président du conseil d'administration; M. K. E. Hunt, Vice-président, Exploitation et entretien; M. W. R. Corner, Vice-président, Comptabilité.

Le comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada* (*Financement et garantie*)).

Les témoins répondent aux questions.

L'interrogatoire se poursuit;

A 18 h, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h.

EVENING SITTING
(37)

The Committee reconvened at 8:05 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Rose, Schellenberger and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Carter, Gleave, Lundrigan and Whittaker.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman of the Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway

SÉANCE DU SOIR
(37)

Le Comité se réunit de nouveau à 20 h 05 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*)

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, MacKay, Masniuk, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Rose, Schellenberger et Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Carter, Gleave, Lundrigan et Whittaker.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan C.R., directeur général et président du conseil d'administration; M. K. E. Hunt, vice-président, fonctionnement et entretien.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-164 loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'é-

Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

At 10:02 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

mettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les chemins de fer Nationaux du Canada, (Financement et garantie)*).

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, December 4, 1973

[*Text*]

• 0939

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum. However, the purpose of hearing withnesses, we can proceed without one. We have representatives from the three parties present. I know that the single member from the Liberal party is very able, so I do not think he will be in any difficulty.

Mr. Rose: Worth at least 10 other Liberals.

• 0940

The Chairman: That either speaks very highly of him or very poorly of the other nine.

Mr. MacMillan informs me that he would like to make a correction in the transcript, and that he has a brief statement to make. Perhaps we could hear from Mr. MacMillan.

Mr. N. J. MacMillan, Q.C. (Chairman of the Board of Directors and President, Canadian National Railways): Mr. Chairman and gentlemen, upon reading the transcript of the hearing of November 22, I find that when I was answering a question from Mr. Benjamin respecting grain I gave an answer that is inaccurate. The statement from which I was working on that occasion was not correct, and I should like to remedy the error.

I was talking about the number of cars of grain that each of the railways had moved to that date—which I think was November 17. Perhaps if I were now to give actual car deliveries as of December 1, which is more current, these figures will tend to correct my error. I might add that the figures I am about to give are accurate. CN had moved 60,416 cars of grain and Canadian Pacific, as of the same day, had moved 60,611 cars. I apologize for my error.

At the conclusion of the afternoon session on November 22 Mr. Blenkarn, by memorandum, requested six items of information. I should like to deal with those at this moment.

The first item he asked for was:

> File agreement with Ontario for use of CN lines to operate the GO service—how are rents calculated?

When dealing with a question from Mr. Comtois, I said that I would have to consult the Government of Ontario before disclosing the details of the agreement. I have since found out that the agreement is on file with the Canadian Transportation Commission, and I should be very happy to hand the copy of the agreement to Mr. Blenkarn now.

This is a very lengthy agreement, Mr. Chairman, and I do not know whether or not you wish to put it into the record. I shall give a copy to Mr. Blenkarn; Mr. Comtois also had an interest, and I shall give him a copy. Should any other member of the Committee have an interest, I shall have photocopies made for him. I think it would probably run to about 50 pages in the transcript.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 4 décembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous n'avons pas le quorum. Toutefois, afin que nous puissions entendre les témoins, nous allons tout de même commencer, car nous avons des représentants de trois partis dans la salle. Je sais que le seul représentant du parti libéral est tout à fait capable; je ne pense donc pas qu'il sera en difficulté.

M. Rose: Il vaut au moins 10 autres libéraux.

Le président: C'est avoir une très haute opinion de lui ou piètre opinion des neuf autres.

M. MacMillan me dit qu'il aimerait faire une correction à la transcription du procès-verbal et qu'il a une brève déclaration à faire. Nous allons donc donner la parole à M. MacMillan.

M. N. J. MacMillan (c.r., président du Conseil d'administration et directeur général des Chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président et messieurs, après avoir lu la transcription de l'audition du 22 novembre, j'ai remarqué qu'en répondant à une question de M. Benjamin concernant les céréales, j'avais fait une erreur. La déclaration à laquelle je me fiais pour vous répondre n'était pas exacte, et j'aimerais corriger cette erreur.

Je parlais du nombre de wagons de céréales que les deux sociétés de chemins de fer avaient transportés jusqu'à cette date, qui était, je crois, le 17 novembre. Si nous voulions donner les livraisons exactes au 1er décembre, qui est une date plus récente, ces chiffres corrigeront mon erreur. Je pourrais ajouter que les chiffres que je vais vous donner sont exacts. Le CN a transporté 60,416 wagons de céréales et le CP a, jusqu'à la même date, transporté 60,611 wagons. Je suis désolé de cette erreur.

A la fin de la réunion de l'après-midi, le 22 novembre, M. Blenkarn a présenté un mémoire demandant six renseignements. J'aimerais y répondre maintenant.

Le premier renseignement demandé était le suivant:

> Présenter l'accord signé avec l'Ontario pour l'utilisation des lignes du CN par les services GO—comment sont calculés les loyers?

En répondant à une question de M. Comtois, j'avais dit qu'il me faudrait consulter le gouvernement de l'Ontario avant de divulguer les détails de l'accord. Depuis ce moment-là, j'ai découvert que l'accord avait été déposé auprès de la Commission canadienne des transports et je serai donc très heureux d'en donner un exemplaire à M. Blenkarn maintenant.

Il s'agit d'un accord assez long, monsieur le président, et je ne sais pas si vous désirez l'inclure au procès-verbal. Je vais donc en donner un exemplaire à M. Blenkarn; M. Comtois, qui s'intéresse également à la question, en recevra également un. Je pourrai faire faire des photocopies pour tous les membres du Comité qui seront désireux de l'avoir. Je pense que ce document correspondrait à peu près à 50 pages de transcription.

[*Texte*]

The Chairman: I do not think we need put it in the transcript.

Mr. MacMillan: Mr. Blenkarn's item number two was:

Trucking operations—balance sheets and PL.

We have prepared a consolidated balance sheet for Canadian National Transportation Limited, which includes all our separately-operated truck companies. This is the document. I also have had prepared a profit and loss statement for the year ending December 31, 1972. These are now produced.

Mr. Blenkarn: Can I have them? Are those lengthy? Perhaps they can be made up?

Mr. MacMillan: They are one sheet each.

Mr. Blenkarn: Perhaps, then, they could be made into a schedule.

I suggest that they be made up as an appendix.

The Chairman: All in favour of making these an appendix to today's transcript?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. MacMillan: Item number three:

Telecommunications—balance sheet and PL.

We have prepared a statement of revenues and expenses. Telecommunications activity is conducted as a department of the railway, and we do not have a balance sheet immediately available. We expect that the CTC will require the preparation of a balance sheet within the next few months. This arises because at the moment they are conducting an enquiry into the costs and revenue separation of all the telecommunications carriers, and when this has been prepared I will be very happy to send a copy to Mr. Blenkarn or anyone else who would like one.

Mr. McCain: I would like to have one, if I may, sir.

• 0945

Mr. MacMillan: Then, number 4—I beg your pardon?

Mr. McCain: If you are asking for subscribers, I would like to have one, if I may.

Mr. MacMillan: I would be delighted.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. MacMillan: As a matter of fact, would it be desirable if I sent a copy to each member of the Committee? I am quite prepared to do that.

The Chairman: Good.

Mr. McCain: That is excellent.

Mr. MacMillan: All right. Item number 4 was "international consulting services—balance sheet". We do not maintain a balance sheet for this operation at all. They have no assets, consequently it would be quite meaningless, but I have had a statement of revenues and expenses prepared for the year ending 1972. It is a very short statement, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

Le président: Je ne pense pas que nous ayons besoin de le verser au procès-verbal.

M. MacMillan: La deuxième demande de renseignement de M. Blenkarn est la suivante:

Camionnage—bilan et pertes et profits.

Nous avons préparé le bilan consolidé pour la *Canadian National Transportation Limited,* qui comprend toutes les compagnies de transport par camions qui sont exploitées individuellement. J'ai également fait préparer un état des pertes et profits pour l'année prenant fin le 31 décembre 1972. Voici donc ces documents.

M. Blenkarn: Puis-je les avoir? Ces documents sont-ils longs? Peut-être pourrait-on les verser?

M. MacMillan: Il s'agit d'une feuille pour chacun de ces deux documents.

M. Blenkarn: Alors on pourrait peut-être en faire une annexe.

Je propose qu'il soit mis en appendice.

Le président: Tous ceux qui sont pour que ces documents soient mis en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

M. MacMillan: La troisième question:

Télécommunications—bilan et pertes et profits.

Nous avons préparé un état des revenus et des dépenses. Les opérations de télécommunications constituent un service des chemins de fer et nous n'avons pas de bilan dans l'immédiat. Nous pensons que la Commission canadienne des transports demandera que soit préparé un bilan dans les mois à venir. Ceci est dû au fait qu'on établit actuellement les coûts et revenus de tous les transporteurs des télécommunications séparément, et lorsque le document sera prêt, je serai très heureux d'en envoyer un exemplaire à M. Blenkarn et à tous ceux qui le voudront.

M. McCain: J'aimerais en avoir un, si possible, monsieur.

M. MacMillan: Se rapportant au numéro 4, je vous demande pardon?

M. McCain: Vous demandez des abonnés, eh bien, j'aimerais bien en avoir un exemplaire, si possible.

M. MacMillan: Ce sera avec plaisir.

M. McCain: Merci.

Le président: Monsieur McCain.

M. MacMillan: En fait, souhaiteriez-vous que j'en envoie un exemplaire à chacun des membres du Comité? Je suis prêt à le faire.

Le président: Très bien.

M. McCain: Excellent.

M. MacMillan: Parfait. Le numéro 4 donc concernait le «bilan des services d'experts internationaux». Nous n'avons pas de bilan pour ce genre de chose. Ils n'ont pas d'actif, en conséquence cela n'aurait aucun sens, mais j'ai fait préparer un état des revenus et des dépenses de l'année 1972. Il s'agit d'un document très bref, monsieur le président.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Can that be appended?

The Chairman: All in favour?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. MacMillan: Item number 5, was "written projections given Turner and Cabinet on forecasts in connection with the Toronto tower". My answer to that is that we made an application for an order in council, which was issued under the authority of the Canadian National Railways Act. Our contact with government is normally through the Minister of Transport and the application is made to the Minister of Transport.

Mr. Blenkarn: On a point of order, Mr. Chairman. When we were questioning Mr. Turner he said he had seen this document, and he suggested that the Canadian National people be asked about it when they were here, and this is the reason for this particular question. The Minister who is responsible for this bill suggested we ask you for it.

Mr. MacMillan: I have not seen that memorandum.

Mr. Blenkarn: It is in the minutes of the Committee hearing.

Mr. MacMillan: I had not quite finished. I was going to say that we have no personal knowledge of the contents of what I expect was a memorandum to council. It is a confidential document which we do not see, but at the time the project was advanced—and I remind you that I just said that the application was for authority to incorporate a company, and that authority was given—and in support of the application we indicated an estimated rate of return on investment of pessimistically 8 per cent and optimistically 13 per cent. This is in line with the rate of return I gave the Committee on November 22, which was from 10 per cent to 12 per cent, as recorded on page 47 of the transcript.

Item number 6 was "arrangements for refunding of $200 million debt due February 1, 1974". The answer to that is that authority for this refunding is contained in the Canadian National Railways Refunding Act of 1955, and arrangements are being made to obtain a temporary loan from the Minister of Finance for a like amount under Section 7 of that act. The interest charged will be the average yield on five-year Government of Canada bonds through the five business days immediately preceding January 18, 1974, plus one-eighth of 1 per cent. It is expected that this will result in an interest rate of 7.5 per cent.

Those are the answers, Mr. Chairman.

• 0950

The Chairman: Thank you, Mr. MacMillan. We will now have a question session with the Canadian National. The first name I have on my list is that of Mr. Mazankowski.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Peut-on le mettre en appendice?

Le président: Tous ceux qui sont pour?

Des voix: D'accord.

M. MacMillan: Numéro 5: «les chiffres donnés par écrit à M. Turner et au cabinet pour les prévisions concernant la tour de Toronto». Je dois vous répondre que nous avons présenté une demande pour qu'un décret du Conseil soit fait conformément à la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada. Lorsque nous avons des demandes à présenter au gouvernement, c'est normalement par l'intermédiaire du ministre des Transports que nous le faisons. La demande a donc été présentée au ministre des Transports.

M. Blenkarn: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Lorsque nous avons posé des questions à M. Turner, il a dit avoir vu ce document et il a laissé entendre que l'on devrait poser des questions aux responsables des Chemins de fer Nationaux lorsqu'ils viendraient, et c'est pourquoi je pose cette question. Le ministre qui est responsable de ce projet de loi nous a suggéré de vous poser des questions à ce sujet.

M. MacMillan: Je n'ai pas vu ce mémoire.

M. Blenkarn: Il figure dans le procès-verbal d'une audition du comité.

M. MacMillan: Je n'avais pas tout à fait terminé. J'allais dire que nous n'avons aucune connaissance personnelle du contenu de ce mémoire fait au Conseil. Il s'agit d'un document confidentiel que nous ne pouvons donc pas voir, mais lorsque le projet a été présenté—et je vous rappellerai que j'ai simplement dit que la demande était faite pour avoir l'autorisation de consituter une société en corporation, et que cette autorisation a été donnée—et pour appuyer la demande, nous avons donné un taux approximatif pour les bénéfices d'investissements de 8 p. 100 si l'on veut être pessimiste, et de 13 p. 100 si l'on veut être optiniste. Cela corresponsd au taux de revenu que j'ai donné au comité le 22 novembre et qui se situait entre 10 et 12 p. 100 tel que l'indique la page 47 de la transcription.

Le numéro 6 était «accords signés pour le remboursement de la dette de 200 millions de dollars prenant fin le premier février 1974». Pour répondre à cela, je dirai que l'autorisation permettant ce remboursement est contenue dans la Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des Chemins de fer Nationaux du Canada, et que des accords sont en voie d'être conclus pour obtenir un prêt temporaire du ministre des Finances pour une somme équivalente en vertu de l'article 7 de cette loi. L'intérêt demandé correspondra au rendement moyen sur cinq ans des obligations du gouvernement du Canada pendant les cinq jours ouvrables précédant immédiatement le 18 janvier 1974, plus ⅛ p. 100. On pense que cela correspondra à un taux d'intérêt de 7.5 p. 100.

Voici les réponses que j'avais à donner, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur MacMillan. Nous allons maintenant poser des questions au représentant du Canadien National. Le premier nom que j'ai sur ma liste est celui de M. Mazankowski.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Arising out of the information you tabled this morning, Mr. MacMillan, in connection with the movement of grain. I wonder if you could give the committee some evidence that the grain trade is getting its fair share of boxcars this year, commensurate to that which it had received in other years, having regard to the fact that there is an over-all shortage and you have difficulty in providing sufficient boxcars to industry throughout Canada.

Mr. MacMillan: The best way to answer the question is that grain has in fact been moved. At the present time there is in store at the Lakehead about 47 million bushels of grain.

I assume you remember that the gross storage there is about 100 million bushels; the effective storage at the Lakehead is somewhere between 80 and 85 million bushels. It very seldom gets to that point until after navigation has closed. We like to start the spring shipping year with something of that magnitude on hand.

I would not think there is any doubt that that will be achieved. With 47 million bushels of grain presumably there is ample grain to meet the lake carrier requirements at any given point in time. The grain volume at the Lakehead has stayed, give or take a million or two bushels, at that rate for about the last five years.

At Vancouver there is approximately 11 million bushels of grain. The gross storage capacity is very sugstantially less there than at the Lakehead, and also where the storage capacity is reduced the mix of the grain on hand has a material bearing on the ability to load when ships arrive. I have not heard of any ships being held up for want of grain available at Vancouver for some months.

Mr. Mazankowski: You are saying that you are getting sufficient quantities of grain to the terminals.

Mr. MacMillan: That is my understanding, yes.

Mr. Mazankowski: There is considerably less than last year . . .

Mr. MacMillan: Yes, it is very much less than last year.

Mr. Mazankowski: . . . and it seems to be deteriorating rather than improving.

Mr. MacMillan: No, it is not deteriorating.

Mr. Mazankowski: I would like to put some figures on the record, Mr. Chairman, if I may. This is information that has been provided by the Canadian Wheat Board which, I presume, is provided to them by the Canadian Grain Commission. This current crop year indicates the deteriorating condition from August 1 to October 31; there were 172 million bushels of grain moved from the country elevators to terminal positions in 1973 compared to 269 million a year ago, which is a deficiency of 97 million. From August 1 to November 7, the figures for 1973 were 183.1 million compared to 291.4 million in 1972, for a deficiency or a shortfall of 108 million bushels. From August 1 to November 14, 1973, a movement of 198.3 million compared to 312.7 million in 1972, a deficiency of 114 million bushels. The latest figures, from August 1 to November 21, 1973, a movement of 221.4 million bushels compared to 340 million last year in the same period, for a deficiency of 119

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Ma question découle des renseignements que vous avez présentés ce matin, monsieur MacMillan, pour ce qui est du mouvement des céréales. Je me demande si vous pourriez donner au comité quelques preuves que le commerce des céréales obtient sa part des wagons couverts c'est-à-dire par rapport à ce qu'il a reçu les années précédentes, compte tenu du fait qu'il y a une pénurie générale dans ce secteur et que l'on a des difficultés à fournir suffisamment de wagons couverts à l'industrie dans tout le Canada.

M. MacMillan: La meilleure manière de répondre à cette question, c'est de dire que les céréales ont été effectivement transportées. A l'heure actuelle, il y a à la tête des Lacs un stock d'environ 47 millions de boisseaux de céréales.

Je pense que vous vous souvenez que l'emmagasinage brut est d'environ 100 millions de boisseaux là-bas; le stock effectif à la tête des Lacs se situe entre 80 et 85 millions de boisseaux. Il est très rare que l'on en arrive là, et ce n'est qu'après que les voies navigables aient été fermées. Il est toujours bon de commencer les envois par bateaux au printemps avec un stock de cette importance.

Je pense qu'il ne fait aucun doute que nous y parviendrons. Avec 47 millions de boisseaux de céréales approximativement, il y a suffisamment pour répondre à la demande du transporteur de la région à n'importe quel moment. Le volume des céréales à la tête des Lacs est resté à peu près celui-ci, ces cinq dernières années, à un ou deux millions de boisseaux près.

A Vancouver, il y a environ 11 millions de boisseaux de céréales. La capacité brute de stockage est maintenant plus faible qu'à la tête des Lacs et lorsque cette capacité de stockage est diminuée, le reste des céréales dont on dispose a une importance matérielle sur la possibilité de charger les bateaux lorsqu'ils arrivent. Je n'ai jamais entendu parler de bateaux retenus à Vancouver pendant quelques mois parce que l'on manquait de céréales sur place.

M. Mazankowski: Vous dites que vous obtenez des quantités suffisantes de céréales à toutes les têtes de lignes.

M. MacMillan: Oui, c'est ce que je crois.

M. Mazankowski: Il y en a pourtant beaucoup moins que l'année dernière . . .

M. MacMillan: Oui, beaucoup moins.

M. Mazankowski: . . . et il me semble que la situation se détériore au lieu de s'améliorer.

M. MacMillan: Non, elle ne se détériore pas.

M. Mazankowski: J'aimerais citer quelques chiffres, monsieur le président, avec votre permission. Ce sont des renseignements qui ont été fournis par la Commission canadienne du blé, qui, je suppose, les transmet à la Commission canadienne des grains. Pour la campagne agricole en cours, il semble que du premier août au 31 octobre, la situation se serait détériorée. Il y a eu 172 millions de boisseaux de céréales qui ont été transportés des élévateurs du pays aux têtes de lignes en 1973, et 269 millions il y a un an, ce qui représente une diminution de 97 millions. Du premier août au 7 novembre, les chiffres pour 1973 étaient de 183.1 millions, et de 291.4 millions pour 1972, ce qui correspond à un manque ou à une diminution de 108 millions de boisseaux. Du premier août au 14 novembre 1973, le mouvement a été de 198.3 millions par rapport à 312.7 millions en 1972, soit un manque de 114 millions de boisseaux. Les derniers chiffres que j'ai, du premier août au 21

[*Text*]

million bushels of grain. The situation does not appear to be improving according to those figures.

Mr. MacMillan: No; well, I think we were starting from a different base. I acknowledged to you that there had not been anything like the volume of grain moved in this crop year to date that there had been in the last crop year at this date. My figures are not given in bushels because we work in number of cars. There were 50 per cent more cars moved December 1 last year compared to December 1 this year; but at that time we were working against Wheat Board targets which were 50 per cent higher than those we have now. I cannot tell you the reason for that. All I know is the realities of the figures, that that is the case. For example, last year the combined targets . . .

Mr. Mazankowski: We are anticipating a bigger year this year than last year though, Mr. MacMillan.

• 0955

Mr. MacMillan: Yes, but all we do is move against the targets of the Wheat Board.

Mr. Mazankowski: How do you arrive in any given week at your allocation of the number of boxcars for the grain trade? I have the suspicion that because the grain is being moved under the Crows Nest freight rates that perhaps you allocate more boxcars to other industries than to the grain trade, and I have the feeling that perhaps the grain trade is getting the short end of the stick.

An hon. Member: Not the lumber trade.

Mr. MacMillan: I do not think they are, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Well, how do you allocate them? What priority is the movement of grain in the over-all shipments?

Mr. MacMillan: That is No. 1 priority. We have from the Wheat Board a target, a weekly target. We cannot do it on a daily basis because grain does not move that quickly, but we do have a weekly target. For example, our target for Thunder Bay per week is 3,339 cars.

Mr. Mazankowski: Thirty-three hundred and thirty-nine cars?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Mazankowski: Per week?

Mr. MacMillan: Per week, yes.

Mr. Mazankowski: That is this year. How does that compare to the figures last year?

Mr. MacMillan: I am sorry, I do not have those figures. I do have for comparative purposes the actual movements and the targets last year to this date compared with these. If that is of interest to you I can give you them. I do have the actual targets for both railways as set by the Wheat Board for this year, for the current weeks.

[*Interpretation*]

novembre 1973, indiquent un mouvement de 221.4 millions de boisseaux par rapport à 340 millions de boisseaux pour l'année dernière au cours de la même période, soit un manque de 119 millions de boisseaux de céréales. La situation ne semble donc pas s'améliorer selon ces chiffres.

M. MacMillan: Non; eh bien, je pense que nous partons d'une base différente. Je reconnais que jusqu'ici, le volume des céréales transporté au cours de la campagne agricole actuelle est bien inférieur à celui de la dernière campagne agricole à la même date. Je n'ai pas les chiffres en boisseaux, car nous parlons du nombre de wagons. L'année dernière, au premier décembre, le nombre des wagons transportés était de 50 p. 100 supérieur à celui de cette année, au premier décembre; à ce moment-là, toutefois, nous travaillions en fonction des objectifs fixés par la Commission du blé qui étaient de 50 p. 100 plus élevés que maintenant. Je ne peux vous en donner la raison. Tout ce que je sais, c'est que nous avons des chiffres et qu'il en est ainsi. Par exemple, l'année dernière, les objectifs combinés . . .

M. Mazankowski: On s'attend à une plus grosse année cette année que l'année dernière, pourtant, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Oui, mais pour nous, il s'agit de respecter les objectifs de la Commission du blé.

M. Mazankowski: Comment arrivez-vous, à une semaine donnée, à votre répartition des wagons couverts pour le commerce des céréales? J'avais tendance à penser que comme les céréales sont transportées au tarif de transport du Pas du Nid-de-Corbeau, vous réserveriez peut-être plus de wagons couverts à d'autres secteurs qu'au commerce des céréales, et j'ai l'impression que ce dernier se voit brimé.

Une voix: En tout cas, pas au profit du bois.

M. MacMillan: Je ne pense pas, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Eh bien, alors, comment les répartissez-vous? Quel est le rang des céréales dans votre liste de priorités générales en matière de transport?

M. MacMillan: C'est notre première priorité. La Commission du blé nous fixe un objectif hebdomadaire. Nous ne pouvons avoir d'objectif quotidien, car les céréales ne se transportent pas aussi rapidement, mais nous avons un objectif hebdomadaire. Par exemple, notre objectif hebdomadaire pour Thunder Bay est de 3,339 wagons.

M. Mazankowski: Trois mille trois cent trente-neuf wagons?

M. MacMillan: Oui.

M. Mazankowski: Par semaine?

M. MacMillan: Par semaine, oui.

M. Mazankowski: Ceci pour cette année. Et par rapport à l'année dernière?

M. MacMillan: Je suis désolé, je n'ai pas les chiffres ici. Toutefois, si vous voulez des éléments de comparaison, j'ai les mouvements réels et les objectifs de l'année dernière à aujourd'hui. Je peux vous les donner, si vous voulez. J'ai les objectifs réels des deux compagnies de chemin de fer tels qu'ils ont été fixés par la Commission du blé cette année pour les semaines en cours.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: How is this information arrived at? Do your officials sit down with the Canadian Wheat Board and you say to the Canadian Wheat Board, we can provide you with X number of cars for this given week and then it is up to the Wheat Board to spot them and allocate them in the various . . .

Mr. MacMillan: No, I do not understand that it is done that way.

Mr. Mazankowski: Could you explain how that takes place?

Mr. MacMillan: Well, I have to explain this by hearsay, actually, but my understanding is that the two parties meet and that at time the Wheat Board indicates what the delivery commitments are or will be for a number of weeks in the future and works out the split of the grain between the two railways. It varies, as I am sure you know, through different periods of the year when the grain that is moving is moving predominantly off one railway or another railway. At this moment it is about in balance, which means that it is out of balance, because statistically we move 46 per cent of the crop and the Canadian Pacific moves 54 per cent of the crop. But at this particular moment the commitments of both railways are very close to being even. In the spring of 1973, our commitments were very low; we got very few orders to move grain relative to what the CPR were being asked to move. The reason was that grain at that time was not available on our property. That is the answer that I was given. That is what I was interested in, the why and the wherefore of the movement. It is not a unilateral situation; it is not that we arbitrarily tell the Wheat Board we will only move so much grain, no more than it is a unilateral one on the other hand. Tacitly we have to find the common denominator. We accept a commitment that we can discharge and with which they can live.

Mr. Mazankowski: When you get in a tight situation such as you are in right now in respect to the number of boxcars available . . .

The Chairman: Last question, Mr. Mazankowski.

Mr. MacMillan: We are moving more cars into grain all the time.

Mr. Mazankowski: . . . does the fact that you move grain under the Crows Nest freight rates have any bearing on your allocation as to industry?

Mr. MacMillan: Not on the Canadian National.

Mr. Mazankowski: Then in other words, when Mr. Lang suggests that the whole Crows Nest rate structure might come under review and that the federal government is studying these transportation factors, as far as you are concerned, that sort of suggestion does not necessarily come from the railroads, is that correct.

Mr. MacMillan: These studies?

• 1000

The Chairman: Yes.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Comment a-t-on obtenu ces renseignements? Et-ce que votre personnel déclare à la Commission canadienne du blé que vous pouvez fournir un nombre X de wagons pour une semaine donnée et qu'à partir de cela la Commission n'a qu'à procéder à la répartition?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas que cela soit fait de cette façon.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous expliquer comment cela se passe?

M. MacMillan: Eh bien, je ne peux, en fait, vous expliquer cela que d'après ce que j'ai entendu dire, mais il me semble que les deux parties se réunissent et que la Commission du blé indique alors quels sont ses engagements de livraison pour un certain nombre de semaines à venir et détermine comment elle répartira les céréales entre les deux compagnies de chemin de fer. Cela varie, et vous le savez, j'en suis convaincu, selon les périodes, et ainsi il arrive qu'une compagnie transporte considérablement plus de céréales que l'autre. En ce moment on arrive à peu près à un équilibre, ce qui signifie qu'il y a déséquilibre, car, d'après les statistiques, nous déplaçons 46 p. 100 des récoltes alors que le Canadien Pacifique en transporte 54 p., mais à l'heure actuelle, les engagements des deux compagnies sont presque comparables. Au printemps 1973, nous en avions très peu; nous avons eu très peu de commandes de transport de céréales comparativement au CP. La raison en était qu'il n'y avait pas alors de céréales sur nos terrains. C'est la réponse que l'on m'a donnée. C'est ce qui m'intéressait, je voulais savoir pourquoi le mouvement était ainsi orienté. Il ne s'agit pas d'une situation unilatérale; nous ne déclarons pas arbitrairement à la Commission du blé que nous ne transporterons que tant de céréales, de même que ses décisions ne sont pas non plus unilatérales. Nous devons tacitement arriver à trouver un dénominateur commun. Nous acceptons les engagements dont nous pouvons nous acquitter et qui peuvent lui permettre d'opérer.

M. Mazankowski: Quand vous en arrivez à une situation difficile, comme celle que vous connaissez maintenant à propos du nombre de wagons couverts disponibles . . .

Le président: Dernière question, monsieur Mazankowski.

M. MacMillan: Nous réservons toujours plus de wagons aux céréales.

M. Mazankowski: Est-ce que le fait que vous transportiez les céréales au tarif de transport du Pas du Nid-de-Corbeau se répercute dans votre répartition des wagons dans les autres secteurs de l'industrie?

M. MacMillan: Non pas sur les Chemins de fer Nationaux.

M. Mazankowski: Ainsi, autrement dit, lorsque M. Lang déclare que tous les tarifs du Pads du Nid-de-Corbeau pourraient être révisés et que le gouvernement fédéral étudie ces facteurs de transport, en ce qui vous concerne, l'idée ne vient pas nécessairement des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Ces études?

Le président: Oui.

[*Text*]

Mr. MacMillan: I would not say that. I do not talk very much about the Crowsnest grain business because it is a statutory situation, but I think it ought to be studied.

Mr. Mazankowski: For what reason, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: To determine in the first place if there is a burden being carried by the railroad.

Mr. Mazankowski: Are the . . .

Mr. MacMillan: The order of magnitude of it.

Mr. Mazankowski: Are they compensatory, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: No. No, they are not.

Mr. Mazankowski: Why is it then that every year you have huge movements in grain throughout your system you seem to show the best profit picture.

Mr. MacMillan: The answer the railways have traditionally given to that. I think there is a degree of truth in it. It lies in the fact that—I am a westerner so I have some understanding of it—whenever there is a heavy grain movement the economy on the prairie is buoyant, and I think people buy more. I think they spend their money more readily when grain is moving freely, particularly when the price is right and this does bolster the other freight revenues of the carriers. I think that is inevitable. I do not think it flows from grain as much because we cannot make any more. We get less than half a cent a ton mile on moving grain under the Crow rates.

Mr. Mazankowski: You have lots of lines that would be rendered redundant if it were not for the movement of grain.

Mr. MacMillan: Oh, indeed, that is so. This is what I talked about the last time I was here, I think some of these redundant lines ought to be removed.

Mr. Mazankowski: Also would you not be losing the potential of moving other freight if you did not have the obligation to travel with some of these lines because of the movement of grain. Would it not affect your over-all profit picture in the year?

Mr. MacMillan: If there is other freight available then I do not think they become a candidate for abandonment.

Mr. Mazankowski: That is the business of the railroad, to get all the freight that it possibly can.

Mr. MacMillan: That is right.

The Chairman: An interesting line of questioning, Mr. Mazankowski but your time has expired. I will put you down again. Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman and Mr. MacMillan, previous to the engineers' training scheme at Gimli, Manitoba, how did you train engineers.

Mr. MacMillan: I can just answer the first part of this, Mr. Turner, but you remember the original training ground for engineers, lay in the fact that we started with hostlers. They started as hostlers and moved from there into the locomotive as firemen. They worked for many years as firemen and during this period of time became acquainted with the techniques of operating the engine and in the fullness of time they moved on to the other side of the cab.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non. Je ne parle pas beaucoup de cette histoire de céréales ou des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau, car il s'agit d'une situation statutaire, mais je pense qu'il faudrait l'étudier.

M. Mazankowski: Pourquoi, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Pour voir tout d'abord si les chemins de fer ont un fardeau à supporter.

M. Mazankowski: Est-ce que . . .

M. MacMillan: L'ordre d'importance de ce fardeau.

M. Mazankowski: Est-ce qu'ils sont compensatoires, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Non.

M. Mazankowski: Vos bénéfices semblent-ils les meilleurs lorsque vous avez pour une année d'énormes transports de céréales dans tout votre réseau?

M. MacMillan: Les chemins de fer ont traditionnellement trouvé une raison à cela, laquelle, à mon avis, n'est pas entièrement fausse. La raison est que (je viens de l'Ouest, donc je comprends assez bien la situation), dès qu'il y a un mouvement de céréales important l'économie des Prairies est en expansion et je pense que les gens achètent plus. Je crois qu'ils dépensent plus volontiers lorsque les céréales sont transportées librement, en particulier lorsque le prix est juste et qu'ainsi les autres revenus des transporteurs s'en trouvent améliorés. Je pense que cela est inévitable. Je ne crois pas que cela vienne des céréales en tant que telles, car on ne peut en faire plus. Nous recevons moins d'un demi-cent par tonne-mille lorsque nous transportons des céréales au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. Mazankowski: Vous avez beaucoup de lignes qui deviendraient inutiles si vous ne transportiez pas de céréales.

M. MacMillan: Oh, c'est certain. C'est ce dont je parlais la dernière fois, je pense que certaines de ces lignes inutiles devraient être supprimées.

M. Mazankowski: Est-ce que vous ne perdriez pas à ce moment-là la possibilité de transporter d'autres marchandises si vous n'étiez pas obligés de garder certaines de ces lignes à cause du transport de céréales? Est-ce que vos bénéfices généraux ne s'en ressentiraient pas?

M. MacMillan: S'il y a d'autres marchandises transportées, je ne pense pas alors que ces lignes devraient être abandonnées.

M. Mazankowski: C'est aux chemins de fer qu'il appartient d'obtenir toutes les marchandises possibles.

M. MacMillan: C'est exact.

Le président: Ces questions me semblent intéressantes, monsieur Manzankowski, mais votre temps est épuisé. Je vous redonnerai la parole plus tard. Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président et monsieur MacMillan, avant le système de formation des mécaniciens de locomotives de Gimli (Manitoba), comment formiez-vous les mécaniciens?

M. MacMillan: Je ne pourrai répondre qu'à la première partie de cette question, monsieur Turner, mais vous vous souviendrez que la raison pour laquelle nous avons commencé à former des mécaniciens de locolotives réside dans le fait que c'était au début des mécaniciens de manœuvre. De là ils sont passés chauffeurs dans la locomotive. Ils y ont travaillé de nombreuses années et ont pu se familiariser avec le fonctionnement de la locomotive et avec le

[*Texte*]

It was an evolutionary process, a highly successful one; it worked.

Mr. Turner (London East): So down through the history of the Canadian National, Grand Trunk and all the other railways, the engineers were trained on the job; correct?

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Turner (London East): They were schooled by engineers.

Mr. MacMillan: That is correct. I said it worked.

Mr. Turner (London East): How many engineers are employed as engineers who have completed the courses at Gimli, right now.

Mr. MacMillan: May I ask Mr. Hunt to answer for you, please. I do not know.

Mr. K. E. Hunt (Vice-president, Operations and Maintenance, Canadian National Railways): Employed now as engineers? I could not give you the exact count this morning, Mr. Turner, but we would have, following training at the school at Gimli, about 250 who would be in the field now in the process of training, and that means under surveillance of the engine service supervisor, under the surveillance of experienced enginemen and some already on the right side. Now, my guess at the moment would be that on the right side, meaning operating the locomotive as a locomotive engineer, there are probably in the order of 50 to 60 men.

Mr. Turner (London East): What was the cost per man to train these men and how long was the course?

Mr. Hunt: Again I cannot give you a complete answer. I can tell you that the cost of the training pool at Gimli ranges about $3,500 to $3,800, but the follow-up expense I am not too sure of, Mr. Turner. What was the other part of your question?

Mr. Turner (London East): I have forgotten. It is rumoured it costs roughly $14,000 to train an engineer at Gimli and then put him on with other engineers, is this correct.

• 1005

Mr. Hunt: No, I would dispute that. As I just indicated to you, I think the total cost, taking into account the training trips on line, would probably be in the order of $12,000 to $14,000.

Mr. Turner (London East): What is the average cost to train a man after he leaves Gimli on job training as such?

Mr. Hunt: It would be the component, the difference between the Gimli training, which I think is now in the order of $3,500 to $3,800, and the rough approximation of $12,000 to $14,000 all together. So you can talk of $9,000 to $10,000.

Mr. Turner (London East): You said roughly about 50 men had completed these two phases of training. Is that correct?

[*Interprétation*]

temps ils sont passés de l'autre côté de la cabine de conduite. Il y a eu évolution et celle-ci fut très bonne; cela a marché.

M. Turner (London-Est): Comme dans toute l'histoire du Canadien National, du *Grand Trunk* et toutes les compagnies de chemins de fer, les mécaniciens de locomotives étaient formés en cours d'emploi est-ce exact?

M. MacMillan: En effet.

M. Turner (London-Est): Ils étaient instruits par des mécaniciens.

M. MacMillan: C'est exact. Et j'ai dit que cela marchait.

M. Turner (London-Est): Combien de mécaniciens sont employés à titre de mécaniciens ayant aujourd'hui terminé le cours de Gimli?

M. MacMillan: Puis-je demander à M. Hunt de vous répondre? Je ne sais.

M. K. E. Hunt (vice-président, Exploitation et entretien, Canadien National): Employés maintenant comme mécaniciens? Je ne pourrais vous donner le chiffre exact ce matin, monsieur Turner, mais nous aurions, environ 250 personnes aujourd'hui à l'école de formation de Gimli qui seraient actuellement formés sur place, et cela signifie qu'ils sont surveillés par les superviseurs de la section des locomotives, par des machinistes expérimentés, dont certains y sont déjà passés du côté droit. Or, je peux estimer qu'en ce moment il y a probablement quelque chose comme 50 à 60 personnes ce côté droit, c'est-à-dire de ces personnes qui s'occupent de la locomotive comme mécaniciens de locomotive.

M. Turner (London-Est): Quel est le coût de formation par tête et quelle est la durée du cours?

M. Hunt: Là encore, je ne peux vous répondre complètement. Je peux vous dire que le coût du centre de formation de Gimli est d'environ $3,500 à $3,800, mais je ne suis pas trop sûr des autres dépenses, monsieur Turner. Quelle était l'autre partie de votre question?

M. Turner (London-Est): J'ai oublié. Selon la rumeur il en coûterait en gros $14,000 pour former un mécanicien de locomotive à Gimli et l'envoyer ensuite avec les autres mécaniciens, est-ce exact?

M. Hunt: Non, je ne suis pas d'accord. Je viens de vous le dire, je pense que le total, en tenant compte des voyages de formation, serait probablement de l'ordre de $12,000 à $14,000.

M. Turner (London-Est): Quel est le coût moyen de formation après que le stagiairea quitté Gimli où il a reçu une formation à l'emploi?

M. Hunt: Ce serait la différence entre la formation de Gimli, qui représente, je crois, en ce moment, de $3,500 à $3,800, et le chiffre approximatif de $12,000 à $14,000 pour l'ensemble. On pourrait donc dire que c'est de l'ordre de $9,000 à $10,000

M. Turner (London-Est): Vous avez dit qu'environ 50 personnes avaient terminé ces deux phases de la formation. Est-ce exact?

[*Text*]

Mr. Hunt: My estimate at the moment would be 50 men operating on the right hand side as locomotive engineers. Yes.

Mr. Turner (London East): How many men are employed running the engines, as engineers? You said roughly 50. What classes of service are they in?

Mr. Hunt: As far as I know, they are in general classes of service except passenger. None of them has reached the passenger status yet.

Mr. Turner (London East): What is the length of the course at Gimli?

Mr. Hunt: Six weeks.

Mr. Turner (London East): Mr. Gonder, a former vice-president of the Great Lakes Region, testified during the Kellogg Royal Commission and said it would take one week to train an engineer. How do you reconcile the expenditure of more than one week salary in face of this testimony of a former vice-president of the Canadian National Railways?

Mr. Hunt: Not knowing what else was said at the time, Mr. Turner, I would not try to reconcile that. I think our analysis and our training methods now indicates that what we are doing, which is a combination of accelerated rules, mechanical simulation training at Gimli, and then the trips that the trainee must run on the left side, represents the best kind of package. It takes into account the experience of the past. This indicates very clearly to us that there is a lot to be gained by putting the trainee on the left side and have him observed by the engineer. Then he moves over to the right side, again being observed by the engineer. We are extracting some of the good of the last system and superimposing on that some of the modern training methods.

Mr. Turner (London East): In other words, you are saying that experience is a great teacher.

Mr. Hunt: We are using it as best we can, and we think it is, yes.

Mr. Turner (London East): Mr. Hunt, are you familiar with the bridge structure over Dixie Road? It is mileage 10.19, Oakville subdivision. This is the one where you took the contract away.

Mr. Hunt: I know the structure, yes.

Mr. Turner (London East): Is it true that on June 30 the authorization was given by the Board of Transport Commissioners for Canada for the construction of the railway bridge by your company over Dixie Road?

Mr. Hunt: June 30. What year would that be, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Nineteen sixty-five.

Mr. Hunt: That is probably correct. I have not checked that date for some time.

Mr. Turner (London East): The work commenced by the contractor on June 27, 1966, as permitted by the contract under the jursidiction of the engineer of the CNR. Is that correct?

[*Interpretation*]

M. Hunt: Pour le moment environ 50 hommes travaillent à droite comme mécaniciens. Oui, c'est exact.

M. Turner (London-Est): Combien y a-t-il de mécaniciens? Vous avez dit en gros 50. Dans quelle classe se trouvent-ils?

M. Hunt: Si je ne me trompe, ils sont dans la classe générale, excepté celle des passagers. Aucun d'entre eux n'a encore atteint le niveau du service aux passagers.

M. Turner (London-Est): Combien de temps dure le cours de Gimli?

M. Hunt: Six semaines.

M. Turner (London-Est): M. Gonder, ancien vice-président de la région des Grands Lacs, a déclaré à la Commission Kellogg qu'il faudrait une semaine pour former un mécanicien. Comment pouvez-vous justifier la dépense de plus d'une semaine de traitement alors qu'un ancien vice-président des Chemins de fer Nationaux a fait cette déclaration?

M. Hunt: Ne sachant pas ce qu'on a dit d'autre à cette époque, monsieur Turner, je n'essaierai pas de tirer des conclusions. La formation que nous donnons à Gimli selon une méthode de simulation accélérée, puis le voyage que doit faire le stagiaire à gauche, est la meilleure formation, fondée sur des méthodes modernes ainsi que sur l'expérience du passé. Cela nous indique très clairement qu'on peut beaucoup gagner à mettre le stagiaire à gauche sous la responsabilité d'un mécanicien. Il passe ensuite du côté droit, toujours sous la responsabilité du mécanicien. Nous adaptons aux méthodes modernes certains des bons éléments de l'ancien système.

M. Turner (London-Est): Autrement dit, l'expérience apprend beaucoup.

M. Hunt: Nous l'utilisons du mieux que nous pouvons et nous pensons en effet que c'est une excellente méthode.

M. Turner (London-Est): Monsieur Hunt, savez-vous comment on a construit le pont qui se trouve au-dessus de Dixie Road? Il se trouve au millage 10.19 de la subdivision Oakville. C'est là où vous avez retiré le contrat.

M. Hunt: Je sais, oui.

M. Turner (London-Est): Est-il exact que le 30 juin le Conseil des commissaires des transports ait autorisé votre société à construire ce pont de chemin de fer?

M. Hunt: Le 30 juin. En quelle année?

M. Turner (London-Est): En 1965.

M. Hunt: C'est probable. Je n'ai pas vérifié cette date récemment.

M. Turner (London-Est): Les travaux ont commencé le 27 juin 1966 conformément au contrat rédigé par les ingénieurs du CN, n'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Turner (London East): On August 18, 1966 the CNR regional engineer, Ralph Leonard Gray, took this contract away from this company. Why?

Mr. Hunt: He took the contract away from the contractor. The contractor was not fulfilling the specifications we laid out for the construction and pouring of that overpass.

Mr. Turner (London East): Is it true that you did not tear out the cement structure that this man put in? You built on top of it?

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Turner (London East): How can you say now that his work was not safe as far as CNR standards are concerned? You build right on top of it.

Mr. Hunt: He was not following the terms laid out in the contract. We felt for purposes of safety and completion of that job that it should be carried out according to the terms we laid out which he agreed with. We took him off the job for that count.

Obviously, before proceeding we went on and made certain other inspections to ensure that in spite of the fact that he had not been following our instructions, we could allow another contractor to carry on from that point.

Mr. Turner (London East): You built directly on top of the old footings. Correct?

Mr. Hunt: Yes, after some checks by another contractor and by our engineer.

Mr. Turner (London East): Did this second contractor get approximately an additional $20,000 when he took this contract over?

Mr. Hunt: I am not aware of that. It may have been so.

• 1010

Mr. Turner (London East): You have a lot of knowledge of engineering. Would you not think that if you were going to take this contract away from a man for not living up to specifications you would tear out that footing and put a new one in?

Mr. Hunt: We would have torn it out, upon inspection, if we had found that the man's method of handling that pour had created a situation with the abutments that we felt was unsafe, upon inspection. We would have torn it out.

Mr. Turner (London East): Is it unsafe, in your opinion?

Mr. Hunt: No, it is not. Obviously we would not have allowed the building on top of the work prior done if we felt it was unsafe, but following inspection we had to stop the job, analyze it, make certain inspections, approve the work and then move another contractor in.

Mr. Turner (London East): Is it correct there was quite a delay while you were jockeying around looking for another contractor?

Mr. Hunt: Yes, there had to be because there was work to be done to determine whether the structure could be continued on the existing base.

[*Interprétation*]

M. Hunt: Oui.

M. Turner (London-Est): Le 18 août 1966, l'ingénieur régional du CN, Ralph Leonard Gray, a retiré ce contrat à l'entrepreneur à qui il l'avait confié. Pourquoi?

M. Hunt: Parce que l'entrepreneur en question ne se conformait pas aux normes qu'on lui avait imposées pour la construction de ce pont.

M. Turner (London-Est): Est-il exact que vous n'ayez pas démoli la structure de ciment qu'il avait construite? Vous avez construit par-dessus.

M. Hunt: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Comment alors pouvez vous dire que son travail ne répondait pas aux normes de sécurité du CN? Vous construisez justement dessus.

M. Hunt: Il ne suivait pas les conditions stipulées dans le contrat. Nous avons estimé pour des raisons de sécurité que ce travail devrait être achevé conformément aux termes que nous avions exposés et avec lesquels il était d'accord. Nous lui avons donc retiré le travail.

Il est évident qu'avant de continuer les travaux, nous avons pris certaines dispositions pour permettre à un autre entrepreneur de reprendre les travaux là où ils en étaient restés.

M. Turner (London-Est): Vous avez construit directement sur les anciennes fondations. C'est bien cela?

M. Hunt: Oui, après certaines vérifications par un autre entrepreneur et par notre ingénieur.

M. Turner (London-Est): Est-ce que cet autre entrepreneur a reçu approximativement $20,000 de plus quand il a repris ce contrat?

M. Hunt: Je ne le sais pas. C'est possible.

M. Turner (London-Est): Vous êtes fort en génie civil! Ne penseriez-vous pas qu'en retirant ce contrat à un homme qui n'avait pas suivi exactement vos directives vous auriez dû démolir ces fondations et en reconstruire d'autres?

M. Hunt: Nous les aurions démolies si lors de l'inspection elles s'étaient avérées dangereuses.

M. Turner (London-Est): A votre avis, y a-t-il des risques?

M. Hunt: Non. Il est évident que nous n'aurions pas autorisé la construction sur ce qui avait déjà été fait si nous avions estimé que c'était dangereux mais l'inspection nous a révélé qu'il fallait arrêter les travaux, les analyser, procéder à d'autres inspections, approuver le travail puis faire appel à un autre entrepreneur.

M. Turner (London-Est): Est-il vrai qu'il y a eu un bon retard pendant que vous vous amusiez à chercher un autre entrepreneur?

M. Hunt: Oui, c'était inévitable car il fallait déterminer si la construction serait continuée sur les fondations existantes.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): Is there any danger, in your opinion, right now of this bridge collapsing because of what you said at that time was faulty specifications in concrete?

Mr. Hunt: No. This bridge has been checked by enough outside consultants and ourselves and right at this moment in time we feel it is safe.

Mr. Turner (London East): You feel this man did a pretty good job, yet you took the contract away from him.

Mr. Hunt: I mentioned, Mr. Turner, why we took the contract away from him.

Mr. Turner (London East): But you still did not prove that the bridge is unsafe.

Mr. Hunt: We had to prove, following the removal of the man from the job, that the work he had done contrary to our specifications did in fact provide a safe base. The real core of this problem is that the contractor took a job against specifications that we laid out and methods of pouring, and then when it came to execute the job he took upon himself certain other methods that were not approved by us. That was the reason. He was warned, he was told—and there were consultations with him—that if he persisted violating the methods laid down by the CN on the contract that he was party to then we would remove him from the job.

Mr. Turner (London East): When and how did the CNR inform the Canadian Transport Commission about such alleged deficiencies and unsafe conditions on this structure. How did you go about informing them?

Mr. Hunt: I could not answer that right now, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Is it not true that the Canadian Transport Commission in the meantime apparently found this structure safe, never in danger or insufficiently constructed, as stated in the courts?

Mr. Hunt: Subsequently, following all the fuss, I have mentioned that through our inspections, through outside inspections, through CTC inspections, we determined it was safe.

Mr. Turner (London East): Where did you get your company's facts and beliefs, as stated under oath in the Supreme Court, that the structure is insufficiently constructed, that it might last only 20 to 30 years instead of 40 to 60 years, as expected, and that there might be a danger of collapse? If you say it will not collapse now, how come you made this statement during the Supreme Court trial?

Mr. Hunt: In the building of any structure, whether it be a concrete over-pass or a steel building, buildings and over-passes are built for a life and engineers can determine, with the wear and tear on that structure, the life based on the methods of construction. If a structure is built in a certain way it will have a 30-year life, a structure built another way will have a 50-year life, and it is our assessment that this particular structure, which is safe, will have only a 20-or-30-year life versus a more conventional 40- or 50-year life.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Y a-t-il à votre avis un danger? Est-ce que ce pont risque de s'écrouler parce que l'entrepreneur ne s'était pas conformé aux précisions que vous aviez données relativement au béton?

M. Hunt: Non. Ce pont a été vérifié par assez d'experts de l'extérieur et par nous-mêmes et nous estimons actuellement qu'il ne présente aucun danger.

M. Turner (London-Est): Vous avez l'impression que cet homme a donc fait du bon travail, et pourtant vous lui avez repris le contrat.

M. Hunt: Je vous ai expliqué, monsieur Turner, pourquoi nous le lui avons repris.

M. Turner (London-Est): Mais vous ne pouvez toujours pas prouver que le pont est dangereux.

M. Hunt: Nous devions prouver, en retirant ce travail à l'entrepreneur, que ce qu'il avait fait contrairement à nos directives ne présentait tout de même aucun danger sur le plan des fondations. Le fond réel du problème est que l'entrepreneur a fait un travail contrairement aux directives que nous lui avions fixées et aux méthodes de coulée que nous lui avions indiquées. Comme les méthodes qu'il a employées n'avaient pas été approuvées par nous, nous l'avons averti, et lui avons répété lors d'entretiens que s'il persistait à ne pas respecter les méthodes fixées par le CN dans le contrat qu'il avait signé, nous le lui retirerions.

M. Turner (London-Est): Quand et comment le CN a-t-il informé la Commission canadienne des transports de ces prétendus défauts de construction et du manque de sécurité de la structure. Comment vous y êtes-vous pris?

M. Hunt: Je ne peux répondre à cela immédiatement, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que la Commission canadienne des transports avait entre-temps trouvé que la structure était sûre, ne présentait aucun danger et avait été bien construite, comme l'ont déclaré les tribunaux?

M. Hunt: Par la suite, après tout le bruit que l'on a fait autour de la question, j'ai indiqué que par nos inspections, celles faites par l'extérieur, par la CCT, on a pu déclarer la construction sûre.

M. Turner (London-Est): Où votre compagnie avait-elle trouvé les éléments qui lui avaient permis de jurer à la Cour suprême que la structure avait été mal construite, qu'elle ne pourrait durer que de 20 à 30 ans et non pas de 40 à 60, comme prévu, et qu'il y aurait peut-être un danger d'écroulement? Si vous dites maintenant que le pont ne va pas s'écrouler, pourquoi alors avez-vous fait cette déclaration à la Cour suprême?

M. Hunt: Dans la construction de toute structure, qu'il s'agisse d'un passage en béton ou une construction en acier, tout est construit pour un nombre donné d'années et les ingénieurs peuvent déterminer, en tenant compte de l'usure de la structure, ce nombre d'années à partir des méthodes de construction. Si une structure est construite d'une certaine façon, elle durera 30 ans, d'une autre façon, 50 ans, et à notre avis, dans le cas particulier, cette structure qui est sûre, ne durera que de 20 à 30 ans et non pas, comme d'habitude, de 40 à 50 ans.

[*Texte*]

The Chairman: You have one more question, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Why were these witnesses and experts who testified in court on such grave deficiency not present at an inspection on the bridge on August 24, 1971, which was ordered by the CTC during the safety inquiry?

Mr. Hunt: I think if the CTC wished to have the principals involved at the inspection they would have ordered such. They did not want them there; they had an independent inspection. That is the way I see it, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): But you still say that the bridge is safe, yet you do not tear out the man's previous work and you build right on top of it. Then the man has to go to court. You practically ruined this man, as far as the construction business is concerned. Do you not think he is entitled to some compensation?

Mr. Hunt: I have gone over it, Mr. Turner. We did inspect it, we determined that it was safe, and we built on it. And we do not accept the statement that we ruined this man. The man had ample opportunity to go on to other work.

Mr. Turner (London East): I have one final question, Mr. Chairman.

You say the bridge will not last for over 20 or 25 years. Why did you not tear out the footage and start right from the ground up?

Mr. Hunt: That was a judgment we made at that time, recognizing the work had been done.

• 1015

Mr. Turner (London East): Therefore you are admitting that this man's work was not that faulty?

Mr. Hunt: It was only after a detailed inspection we were able to determine, from the methods he had used, that the work he had done was satisfactory for that period of time. We were not able to determine that while he was doing the pouring and violating the specifications or the contract that he had signed. That had to be done afterwards.

Mr. Turner (London East): In my opinion, you took this guy to the cleaners and then found out that his work was O.K. So I think he is entitled to compensation. Surely to goodness you just cannot do this to a man, when you did not tear out the footings that he had put in in the first place. Either he is right or you are wrong, or vice versa, and I think the man is right.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Rose is the next questioner. I have a supplementary though to your first line of questioning, Mr. Turner, that I would like to direct to Mr. Hunt.

Who determines when the trainee engineer is qualified to move from the left to the right side of the cab?

Mr. Hunt: This is a joint endeavour. It comes from two sources, one of which is the reports that are turned in following each trip by the locomotive engineer. As the trainee works with various locomotive engineers they turn in a trip report. Now the flavour or the quality of those reports begin to give the engine service supervisor or the master mechanic a pretty fair idea of the competence of the

[*Interprétation*]

Le président: Vous pouvez encore poser une question, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Pourquoi ces témoins et experts qui ont témoigné en cour à propos d'un défaut de construction tellement grave n'étaient-ils pas présents lors de l'inspection du pont le 24 août 1971, inspection qui avait été ordonnée par la CCT au cours de l'enquête relativement à la sécurité?

M. Hunt: Je pense que si la société avait voulu qu'ils participent à l'inspection, elle l'aurait ordonné. Elle ne les désirait pas là-bas, il s'agissait d'une inspection indépendante. C'est comme ça que je vois la situation, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Mais vous dites pourtant que le pont est sûr, et que loin de détruire ce qui avait été fait, vous avez construit par-dessus. Ainsi l'entrepreneur doit aller devant les tribunaux. Vous l'avez pratiquement ruiné, pour ce qui est de son commerce de construction. Est-ce que vous ne pensez pas qu'il aurait droit à une certaine indemnité?

M. Hunt: J'ai étudié la question, monsieur Turner. Après inspection, nous avons jugé que les fondations étaient sûres et nous avons construit dessus. Or cet homme n'a pas été ruiné. Il y avait tout à fait la possibilité d'entreprendre d'autres travaux.

M. Turner (London-Est): Il me reste une question, monsieur le président.

Vous dites que le pont ne durera pas plus de 20 à 25 ans. Pourquoi alors n'avez-vous pas démoli les fondations et recommencé l'ensemble?

M. Hunt: C'est la décision que nous avons prise alors, en reconnaissant que le travail a été fait.

M. Turner (London-Est): Vous admettez donc que le travail de cet homme n'était pas si mauvais?

M. Hunt: Ce n'est qu'après un examen détaillé, d'après les méthodes qu'il a employées, que nous avons pu déterminer que le travail qu'il avait fait était satisfaisant, vu le temps qu'il y avait consacré. Nous n'avons pu déterminer que, lorsqu'il faisait la coulée, il enfreignait les prescriptions ou le contrat qu'il avait signé. Cela devait être fait par la suite.

M. Turner (London-Est): A mon avis, vous avez ruiné cet homme et avez constaté, par la suite, que son travail était bon. Je crois donc qu'il a droit à une indemnité. Certes, vous ne pouvez tout simplement pas traiter un homme de cette façon alors que vous n'avez pas démoli les empattements qu'il avait d'abord mis en place. Il a ou il n'a pas raison, ou vice versa, et je crois que l'homme a raison.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Turner. M. Rose est le prochain interrogateur. Cependant, j'ai une question supplémentaire au sujet de votre première question, monsieur Turner, que j'aimerais poser à M. Hunt.

Qui décide quand le mécanicien-stagiaire est assez compétent pour passer de la gauche à la droite dans la cabine?

M. Hunt: Il s'agit d'un travail conjoint. Il découle de deux sources, la première étant les rapports qui sont déposés après chaque voyage par le chef mécanicien. En tant que stagiaire, il travaille avec différents chefs mécaniciens. Ils déposent un rapport du voyage. Or, la teneur ou la qualité de ces rapports commencent à donner au surveillant du service des locomotives ou au maître mécanicien

[*Text*]

trainee. When the master mechanic feels that he has reached the point of final qualification then an engine service supervisor or a master mechanic will give him his final check at that time. If the master mechanic is satisfied that he is then qualified he gives him a card stating that and then he is free to take up a locomotive engineer's chores.

The Chairman: But then does the qualified locomotive engineer have to sit on the left side and ride with this trainee?

Mr. Hunt: During the training periods, yes, but once the trainee obtains his card saying he is a qualified locomotive engineer then the normal relationships will hold.

The Chairman: But at no time does the railroad force the qualified engineer to ride on the left side if that engineer does not have confidence in the trainee. Am I correct in that assumption?

Mr. Hunt: We try to stay away from direct confrontations. There have been cases where the locomotive engineer did not wish to entrust his train to the trainee and in those cases we try desperately to stay away from direct confrontation. We find there are large numbers of other locomotive engineers who are willing to take on this training chore and put the reports in.

The Chairman: And no engineer has been reprimanded because he refused to move over to the left side?

Mr. Hunt: Yes, we had several instances initially when we were finding our feet on this and we did look at the question of discipline because of the refusal of the locomotive engineer to assist in the program.

The Chairman: But since then you have had second thoughts about it?

Mr. Hunt: Well, we have decided there are several ways of skinning this cat.

The Chairman: Thank you. Mr. Rose is the next questioner.

Mr. Rose: The choice of words in the final sentence was an interesting one, because there are a number of cats in my riding that feel that they have been skinned.

I would like to ask a very general question which I hope can be answered very quickly. Who is responsible for ensuring that the uniform operating code is adhered to?

Mr. Hunt: In which situation, sir?

Mr. Rose: Well, in any situation. I want to know if it is a charge upon the companies, the policemen, or is it a charge upon the employees?

Mr. Hunt: Well, it is the responsibility of those of our employees who are qualified . . .

Mr. Rose: No, but that is the responsibility of management people, that is.

Mr. Hunt: No, it is training service employees who are passed.

Mr. Rose: To summarize, would it not be the companies?

[*Interpretation*]

une assez bonne idée de la compétence du stagiaire. Lorsque le maître mécanicien croit qu'il a atteint la compétence maximale un surveillant du service des locomotives ou un maître mécanicien lui fait alors subir l'épreuve finale. Si le maître mécanicien est certain de sa compétence, il lui donne une carte d'attestation et il est alors libre d'assumer les fonctions d'un mécanicien de locomotive.

Le président: Mais alors, le mécanicien compétent doit s'asseoir du côté gauche et voyager avec ce stagiaire?

M. Hunt: Durant les stages, oui, mais une fois que le stagiaire obtient sa carte d'attestation de mécanicien de locomotive, les rapports sont alors normaux.

Le président: Mais le chemin de fer ne force jamais un mécanicien qualifié à voyager du côté gauche s'il n'a pas confiance en son stagiaire. Cette hypothèse est-elle correcte?

M. Hunt: Nous essayons d'éviter les confrontations directes. Il y a eu des cas où le mécanicien de locomotive ne voulait pas confier son train au stagiaire et, alors, nous essayons par tous les moyens d'éviter une confrontation directe. Nous constatons qu'un grand nombre de mécaniciens de locomotives consentent à procéder à la formation et à déposer leurs rapports.

Le président: Et aucun mécanicien n'a été réprimandé parce qu'il a refusé de s'asseoir du côté gauche?

M. Hunt: Oui, au début, alors que nous essayions de nous placer les pieds; nous avons dû considérer la question de discipline parce que certains chefs mécaniciens refusaient de collaborer au programme.

Le président: Mais, depuis lors, vous y avez réfléchi de nouveau?

M. Hunt: Eh bien, nous avons décidé qu'il y avait plusieurs façons de scalper les gens.

Le président: Merci. M. Rose est le prochain interrogateur.

M. Rose: Le choix de mots dans la dernière phrase est intéressant, car il y a un certain nombre de gens dans mon comté qui pensent avoir été scalpés.

J'aimerais poser une question très générale à laquelle, je l'espère, on pourra répondre très rapidement. Qui a la responsabilité de s'assurer que le code uniforme de fonctionnement est observé?

M. Hunt: Dans quelle situation, monsieur?

M. Rose: Eh bien, dans n'importe quelle situation. Je veux savoir si c'est une fonction des sociétés, des policiers ou des employés?

M. Hunt: Eh bien, c'est la responsabilité de nos employés qualifiés.

M. Rose: Non, je veux savoir si c'est la responsabilité des gens de la gestion.

M. Hunt: Non, elle appartient aux employés du service de formation acceptés.

M. Rose: En résumé, n'appartiendrait-elle pas aux sociétés?

[*Texte*]

Mr. Hunt: No. All employees in training service are responsible for observance of the code at all times.

• 1020

Mr. Rose: Certainly they are, but I want to know whose responsibility it is to ensure discipline that that code is adhered to.

Mr. Hunt: Obviously, that is management.

Mr. Rose: Management uses this power, or this power is delegated to management, in this case Canada to CTC. Is that not so?

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Rose: All right. So you are both a policeman, in the sense of ensuring that that code—management is both a policeman and it also could be on the other side because there could be some infractions on behalf of management. So you are capable of being both policeman and criminal in this case.

Mr. Hunt: Correct.

Mr. Rose: That is an interesting situation in which you find yourself, I think. Are you duty bound to discipline any infractions of the uniform operating code that occur?

Mr. Hunt: We are duty bound to investigate. Discipline will sometimes follow, depending on what is disclosed at the investigation.

Mr. Rose: Depending on what, sir?

Mr. Hunt: What develops through the investigation.

Mr. Rose: That is interesting in itself.

One of the big problems on the west coast is that the employees are working to rule, and I understand that there has been some movement towards trying to ameliorate this situation, recent movement—the presence of some people from the Department of Transport, the Vice-President of the CNR visits, and they have been interviewing people. But getting back to the business of who is responsible for the code, I would like to know if the work-to-rule going on in the CN yards in Vancouver is consonant with the uniform operating code.

In other words, what rules are they working to? Are they not working to that code?

Mr. Hunt: Yes. They should always work to the code. Working to rule normally means that men check and double check and triple check all their actions and by doing this, obviously consume more time in handling any particular movement.

Mr. Rose: You at present are attempting to have the Vancouver CN trades abandon their work to rule. Is that not so?

Mr. Hunt: Yes. It is a situation that bothers us. It bothers the movement of goods into and out of Vancouver.

Mr. Rose: Are you then asking them to bend, if not break, some of those rules?

[*Interprétation*]

M. Hunt: Non, tous les employés du service de formation sont responsables de l'observation du code en tout temps.

M. Rose: Ils le sont certainement, mais je voudrais savoir qui est responsable pour assurer que ce code soit respecté.

M. Hunt: Évidemment, c'est la gestion.

M. Rose: La gestion use de cette autorité, ou cette autorité est déléguée à la gestion, dans ce cas, du Canada à la Commission canadienne des transports. Est-ce exact?

M. Hunt: Si, c'est exact.

M. Rose: Très bien. Alors, vous êtes à la fois un agent de police, dans le sens que vous assurez l'obéissance à ce code. A la fois la gestion est un agent de police et elle pourrait également être de l'autre côté, parce qu'il pourrait y avoir des infractions de la part de la gestion. Vous êtes donc en mesure d'être à la fois un agent de police et le criminel dans ce cas.

M. Hunt: C'est exact.

M. Rose: Et vous vous trouvez dans une situation intéressante. Êtes-vous strictement obligés de soumettre à la discipline toute infraction éventuelle au code de fonctionnement uniforme?

M. Hunt: Nous sommes obligés de faire enquête. Il arrive que des punitions soient ensuite imposées selon ce que révèle l'enquête.

M. Rose: Selon quoi, monsieur?

M. Hunt: Selon ce qui ressort de l'enquête.

M. Rose: Voilà qui est intéressant en soi.

L'un des problèmes les plus importants sur la côte Ouest, c'est que les employés font la grève du zèle, et si je comprends bien, il y a eu certains efforts de tentés pour améliorer cette situation, un mouvement récent, la présence de certains fonctionnaires du ministère des Transports, des visites du Vice-président du CN; ils ont interviewé les employés. Mais revenant à la question de savoir qui est responsable du code, je voudrais vous demander si la grève du zèle qui se poursuit actuellement dans les centres de triage de Vancouver est conforme au code de fonctionnement uniforme?

En d'autres termes, quel rythme suivent-ils? Ne travaillent-ils pas conformément au code?

M. Hunt: Oui. Ils doivent toujours travailler selon le code. La grève du zèle signifie normalement que les manœuvres vérifient à deux et trois reprises tout ce qu'ils font, et il va de soi que cela prend beaucoup plus de temps.

M. Rose: Vous essayez actuellement de convaincre ces employés du CN à Vancouver d'abandonner la grève du zèle. Est-ce exact?

M. Hunt: Oui. C'est une situation qui nous préoccupe. Cela retarde le mouvement des marchandises à l'entrée et à la sortie de Vancouver.

M. Rose: Ne leur demandez-vous pas alors de faire un accroc aux règlements, sinon de désobéir.

[*Text*]

Mr. Hunt: No, no. I prefaced my statement with the fact that all employees at all times are to follow the uniform code and any other operating instructions we give out.

Mr. Rose: The information I get is that when the company wishes to get greater productivity, even at the expense of safety, the men are . . . well, harassed is probably too strong a word but it might be used, to perhaps do things that may not be in the best interests of safety. I realize that certainly in certain company yards you have union agreement about two-man crews, but when they are asked to do that they could be subject to discipline. Out there, there is what is known as the Take 30 Club, which means, come in to a kangaroo court—and you cannot even have a lawyer with you—and take 30 demerits. When the company does the same thing, nothing much happens. It does not seem to me that justice is equally met on both sides. That is a concern.

Mr. Hunt: The only part of that I would comment on is this: that under no circumstances does the company condone or actively participate in pushing people to bend the uniform code of operating rules.

To go back to one of your original statements, we also are observed by the Commission in our methods of training and operating under the uniform code. If the company is responsible at any time for suggesting or coercing men into bending the rules, then I suggest to you it is not very long before we are before that other court, which is the CTC, which overlooks how we apply the rules.

Mr. Rose: Well, it might be quite a while. Under Section 226 of the Railway Act the CTC can order a company to suspend or dismiss a man who has been wilfully negligent in respect to an accident, but according to the Workmen's Compensation Act there is third party liability, which means that an employee cannot sue his employer in return, he can only sue another employee for this kind of negligence. Is that the case?

Mr. Hunt: I would have to check.

• 1025

Mr. Rose: If it were the case, would you say that this was fair or just?

Mr. Hunt: I would want to check that a bit further before I commented on it, Mr. Rose.

Mr. Rose: All right. Perhaps you could check back with me.

Coming to the question of the engineer training program, would you say that it has been a reasonably successful venture?

Mr. Hunt: Yes. Our assessment or any assessment we can find by commission officers or observations by the other railroads of our methods and our output suggests that this method has been extremely successful.

Mr. Rose: Have you worked out all the problems?

[*Interpretation*]

M. Hunt: Non. J'ai fait précéder ma déclaration du fait que tous les employés en tout temps doivent suivre le code uniforme et toute autre instruction que nous leur donnons.

M. Rose: D'après les renseignements que j'ai obtenus, ce que la société désire c'est d'obtenir une productivité plus élevée, même au dépens de la sécurité. Les employés . . . eh bien, ils en ont assez, le mot est peut-être un peu fort, mais on pourrait quand même utiliser ce terme, car ils n'aiment pas travailler sans assurer la plus grande sécurité possible. Je me rends compte que dans certaines cours de triage de votre société, vous avez certainement un accord syndical vous obligeant à former des équipes de deux hommes, mais lorsqu'on leur dit de le faire, ils ne peuvent pas s'y opposer sans s'exposer à des punitions. Il y a là à Vancouver un endroit connu sous le nom du *Take 30 Club,* ce qui signifie: venez, approchez-vous d'un tribunal fictif sans même avoir le droit d'avoir un avocat avec vous, et acceptez 30 points de blâme. Lorsque la société fait la même chose, rien ne se produit. Je n'ai pas l'impression qu'il y ait justice égale de la part des uns et des autres. C'est une préoccupation.

M. Hunt: Le seul commentaire que je veux ajouter sur ce point est le suivant: que la société ne donne son approbation ni ne participe activement, dans quelques circonstances que ce soit, à forcer les employés à se plier au code uniforme des règlements de fonctionnement.

Revenant à l'une de vos déclarations initiales, la Commission nous surveille également dans nos méthodes de formation et de fonctionnement selon le code uniforme. Si la société, à quelque moment que ce soit, était responsable de proposer ou de conseiller aux employés de passer outre aux règlements, je vous ferai alors remarquer que nous n'attendrions pas longtemps avant de comparaître devant l'autre tribunal, qui est la Commission canadienne des transports, et qui surveille l'application des règlements.

M. Rose: Cela pourrait prendre quelque temps. En vertu de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, la CTC peut ordonner à une compagnie de suspendre ou de renvoyer un employé si, en cas d'accident, il a fait preuve de négligence volontaire. Mais selon la Loi sur les accidents du travail, la responsabilité d'une troisième partie empêche l'employé de poursuivre son employeur en justice; il ne peut que poursuivre un autre employé pour négligence. Est-ce exact?

M. Hunt: Il faudrait que je le vérifie.

M. Rose: Si c'était le cas, trouvez-vous cela juste?

M. Hunt: Monsieur Rose, avant de faire des commentaires, je préférerais vérifier.

M. Rose: C'est bien. Vous m'en donnerez des nouvelles.

Quant à la formation des mécaniciens, croyez-vous qu'elle ait donné des résultats satisfaisants?

M. Hunt: Oui. Selon notre propre évaluation et celle des commissaires, selon les commentaires des autres sociétés de chemin de fer sur nos méthodes et notre rendement, il semble que cette méthode ait énormément de succès.

M. Rose: Avez-vous trouvé une solution à tous les problèmes?

[*Texte*]

Mr. Hunt: No, I would not agree with that. We are constantly changing the training syllabus at Gimli. We have been marking time until full simulation is in effect, and in the line training—that is, the left side to the right side—we are constantly adjusting that.

Mr. Rose: Are all engineers expected and required to take a student aboard?

Mr. Hunt: Where we find that engineers are reluctant to take a student aboard, we do not press those situations.

Mr. Rose: In other words, an engineer who decides he does not really want a student is not asked to take one.

Mr. Hunt: You will find that more and more of them were staying away from those confrontations, but we find there is a large enough cadre of engineers who will take on the chore, so we do not have to move into the situation you referred to.

Mr. Rose: Would you say that the root of such reluctance lies in the preparation in the Gimli program or the lack of protection accorded to engineers under current CTC rules?

Mr. Hunt: I cannot answer that. I must say that I do not know the answer. We have tried to determine through our contacts why there is this reluctance on the part of some engineers.

Mr. Rose: If an engineman has a student aboard and he is ordered by the master mechanic, who is also aboard, to give the student control of the train engine, who is responsible if there should be an accident?

Mr. Hunt: First of all, in a case like that the engineer who would be sitting on the left side still bears the normal crew responsibility for observation of signal aspects in the code.

Let us take the case of an abnormality. If an abnormality should occur such as a man running through a light—and we had a case like this—you will find in the investigations we have had that the engineer, who was sitting on the left side, was not disciplined. He took the action that we expect from the employee on the left side, which was that he observed the rules, he observed the signal indications, he passed his comments and recommendations over to the trainee, who was on the right side, the trainee did not react properly and there was a run-through, and the trainee was disciplined.

Mr. Rose: Sir, I think the big problem in this whole thing lies with the CTC. Perhaps it is unfair of me to bring it up here, but this is the forum I have at the moment, so I have to use it.

The Chairman: You have time for about one more question Mr. Rose, and then your time will have expired.

Mr. Rose: The situation is simply this: if an engineer decides that he does not want to give up the controls of that engine at a particular moment and is ordered to do so by his superior, the master mechanic aboard, and an accident ensues, your words just confirm that the regular engineman is still liable and responsible. How can this be?

Mr. Hunt: No.

• 1030

Mr. Rose: That is the case, nevertheless.

[*Interprétation*]

M. Hunt: Non, bien sûr. Nous modifions continuellement le programme de formation de Gimli. Tant qu'on n'a pas réussi une simulation parfaite, nous avons piétiné mais nous rajustons constamment la formation théorique.

M. Rose: Tous les mécaniciens sont-ils obligés d'accepter un stagiaire?

M. Hunt: Lorsqu'on se rend compte que les mécaniciens sont réticents à l'idée, nous n'insistons pas.

M. Rose: Autrement dit, un mécanicien qui décide qu'il ne veut pas d'un stagiaire n'en a pas.

M. Hunt: De plus en plus, on évite ces conflits. De toute façon, le nombre des intéressés est suffisant pour qu'on n'ait pas à insister.

M. Rose: Croyez-vous que cette réticence serait due à la préparation du programme de Gimli ou au manque de protection accordée aux mécaniciens selon les règlements actuels de la CTC?

M. Hunt: Sans commentaire. A vrai dire, j'ignore la réponse. Nous avons essayé de touver la cause de cette réticence.

M. Rose: Si un mécanicien est accompagné d'un stagiaire et que le chef mécanicien lui ordonne de laisser au stagiaire le contrôle de la locomotive, qui serait responsable en cas d'accident?

M. Hunt: D'abord, dans un cas comme celui-là, le conducteur qui est assis à gauche, assume toujours les mêmes responsabilités entre autres celle de surveiller les signaux.

Prenons le cas d'une faute; il y a faute si un homme brûle un feu. Le cas s'est produit récemment vous pouvez vous rendre compte qu'on n'a pas de mesure contre le conducteur qui était assis à gauche. Il a fait ce que doit habituellement faire l'employé assis à gauche, c'est-à-dire obéir au règlement; il a observé les signaux, il a fait des commentaires et des recommandations au stagiaire, assis à droite, mais celui-ci n'a pas eu la bonne réaction et a continué tout droit. C'est donc la stagiaire qui a eu droit à une sanction.

M. Rose: Monsieur, crois que c'est la CTC qui cause le plus de problèmes. Il est peut-être injuste de soulever la question mais c'est tout le temps dont je dispose, je dois le faire.

Le président: Il ne vous reste assez de temps que pour une autre question, monsieur Rose.

M. Rose: Voici tout simplement la situation: Si un conducteur décide qu'il ne veut abandonner les contrôles de la locomotive à un moment donné et que son supérieur, chef mécanicien, le lui ordonne et qu'il s'ensuit un accident, comment se fait-il que, selon vous, que ce soit quand même le conducteur qui soit responsable?

M. Hunt: Non.

M. Rose: C'est quand même le cas.

[*Text*]

Mr. Hunt: No. Let me just repeat that again. The engineer is sitting on the left side and, as a crew member, has responsibility for calling signals and observing all the code rules and any other regulations we have in effect. The trainee on the right side bears the train handling responsibility, in addition to all the uniform code and signal aspects.

Mr. Rose: What would be the case if the engineer refused an order of the master mechanic to give those controls over to the trainee? Does he not risk discipline, and have there been cases of his being disciplined for precisely that purpose?

Mr. Hunt: I have already indicated to Mr. Horner that initially we did run into situations like that. It was unfortunate; there was discipline, and we backed away from these situations. Now we feel we do not have to do it that way.

Mr. Rose: But how can you back away when it is your responsibility to discipline, because you have the responsibility to see that the uniform operating code is adhered to? It is not a matter of judgment.

Mr. Hunt: No, but we are not backing away from uniform code. When I said "back away" I did not mean against the code. I said, "back away from situations where a locomotive engineer, for his own reasons, does not wish to turn over the controls to the trainee." We try our best to prevent the occurrence of these situations. We have enough locomotive engineers who will move over to the left side to handle our training programs.

Mr. Rose: Who holds those hearings to determine whether or not there is negligence?

The Chairman: Your last question, Mr. Rose.

Mr. Rose: Is it the CTC, or is it the railway?

Mr. Hunt: In the bulk of the cases where abnormalities occur, it will be a railway hearing. If a significant situation prevails on which the commission feels that they should hold a hearing, they will. You may be aware that, certainly in the last couple of years, the commission has held its own investigation and its own hearing. But in the main we do them all. The CTC does a few.

Mr. Rose: Just a brief comment, no question. If you hold the hearing, you also decide whether or not there can be discipline. Then you are in a pretty fair position to determine whether or not this matter of who is responsibile is ever challenged.

Mr. Guay (St. Boniface): A short supplementary, Mr. Chairman. I would like to know if there is incentive or additional pay for the engineer who takes on a trainee?

Mr. Hunt: Yes, there is. It is $6.50 a trip.

Mr. Guay (St. Boniface): Additional?

Mr. Hunt: Yes, additional.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, I want to direct my questions to you in connection with the hotel portion of the bill and particularly the statement that you were good enough to produce to us last week concerning hotels. I note we start off with average net book value. Is that the total original investment in each of these hotels, or how do you determine what average net book value is?

[*Interpretation*]

M. Hunt: Je vais répéter. Le conducteur est assis à gauche et, à titre d'employé, il est chargé de surveiller les signaux et de respecter tous les règles et règlements. Le stagiaire assis à droite a la responsabilité de conduire le train en plus de tenir compte des signaux.

M. Rose: Qu'adviendrait-il si le conducteur refusait d'obéir au mécanicien en chef et de laisser les manettes au stagiaire? N'est-il pas passible de sanctions et d'ailleurs cela serait-il déjà arrivé?

M. Hunt: J'ai déjà dit à M. Horner que cela s'est produit au début. C'est malheureux, mais il y a eu des sanctions. On a par la suite évité de faire face à de telles situations. Nous ne sommes plus obligés d'agir ainsi.

M. Rose: Mais comment pouvez-vous vous en tirer puisque c'est votre responsabilité d'appliquer les sanctions et de voir à ce que l'on suive à la lettre le code? Ce n'est pas une question de jugement.

M. Hunt: Non, mais nous n'essayons pas d'échapper au code. Je voulais dire éviter d'avoir à faire face à de telles situations, à savoir que l'ingénieur de la locomotive, pour des raisons qui lui sont propres, ne désire pas laisser conduire le stagiaire. Nous disposons d'un nombre suffisant de conducteurs prêts à s'asseoir à gauche pour que fonctionne notre programme de formation.

M. Rose: Qui préside ces audiences où l'on tente de déterminer s'il y a eu négligence ou non?

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Rose.

M. Rose: Est-ce la CTC ou la Société de chemin de fer?

M. Hunt: La plupart du temps, lorsqu'il y a eu faute, c'est la compagnie qui tient les audiences. Si une situation est grave et que la Commission est d'avis qu'elle devrait aussi tenir des audiences, elle le fait. Vous êtes sûrement au courant qu'au cours des quelques dernières années la Commission a mené sa propre enquête et ses propres audiences. En général toutefois c'est nous qui le faisons. La Commission n'en fait que très peu.

M. Rose: Un bref commentaire sans question. Si vous tenez une audience, c'est donc vous qui décidez aussi des sanctions. Vous devez donc également savoir si on a déjà remis en question cette histoire de responsabilité.

M. Guay (Saint-Boniface): Une courte question supplémentaire, monsieur le président. J'aimerais savoir si on accorde un encouragement ou une prime aux conducteurs qui acceptent de se charger de stagiaires?

M. Hunt: Oui. On lui donne $6.50 par voyage.

M. Guay (Saint-Boniface): De plus?

M. Hunt: En effet.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. Monsieur MacMillan, j'aimerais vous adresser mes questions en ce qui concerne les dispositions du projet de loi relatives aux hôtels et surtout l'exposé que vous avez été assez aimable de présenter la semaine dernière à ce sujet. Je remarque que nous disposons au départ de la valeur comptable moyenne nette. Pour chacun de ces hôtels, quel était le montant des frais d'établissement et comment calculez-vous la valeur comptable moyenne nette?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Net book value—I will have to inquire about the word "average"—is the historical record in the capital account. Is that right, Bill? What is average?

Mr. W. R. Corner (Vice-President, Accounting, Canadian National Railways): By average we mean it is the average value in the year, and the net book value is less accumulated depreciation to date.

Mr. Blenkarn: In other words, net book value is cost less accumulated depreciation to date?

Mr. Corner: Right.

Mr. Blenkarn: What is constructed net book value in that event?

Mr. Corner: That is an additional amount provided by way of accumulated depreciation, because we did not commence to depreciate our hotel properties until 1954.

Mr. Blenkarn: So the first figure would be the net book value from 1954?

Mr. Corner: Accumulated depreciation from 1954, yes.

Mr. Blenkarn: You are not explaining very clearly what constructed . . .

Mr. Corner: I am sorry, constructed book value simply is an additive for accumulated depreciation to recognize the depreciation that had taken place in the hotel structures prior to January 1, 1954.

Mr. Blenkarn: I see. So the constructed one is prior to 1954, and the average net is since 1954, including additions since 1954?

Mr. Corner: That is right.

Mr. Blenkarn: All right. So the real value of the hotels would be the average net book value, not the constructed book value?

Mr. Corner: No, we think the realistic value is the constructed value.

• 1035

Mr. Blenkarn: Have you had independent appraisals made of these hotels at any point, for real estate purposes?

Mr. Corner: Yes. There have been occasions where a hotel property has been appraised. The Bessborough I think is an example of where an appraisal was obtained.

Mr. Blenkarn: You did have an appraisal of the Bessborough?

Mr. Corner: Yes, we did.

Mr. Blenkarn: Would you be prepared to file that appraisal with us?

I notice in the questions by Mr. Gleave last week that you had indicated that you sold the hotel for less than the constructed book value. Have you got an appraisal of that premise?

Mr. MacMillan: I am just looking for the figures, Mr. Blenkarn.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: La valeur comptable nette, j'ignore la «moyenne», c'est le bilan du compte de capital. N'est-ce pas, Bill? Qu'est-ce que la moyenne?

M. W. R. Corner (vice-président, Comptabilité, Canadien National): C'est la moyenne des valeurs dans l'année et la valeur comptable nette ne comprend pas la dépréciation accumulée à date.

M. Blenkarn: Autrement dit, la valeur comptable nette c'est les frais moins la dépréciation accumulée à date?

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Qu'est-ce donc alors que la valeur comptable nette interprétée?

M. Corner: Il s'agit d'un montant supplémentaire disponible grâce à la dépréciation accumulée car nos propriétés hôtelières n'ont commencé à être dépréciées qu'en 1954.

M. Blenkarn: Donc, le premier chiffre correspond à la valeur comptable nette de 1954?

M. Corner: La dépréciation accumulée à partir de 1954.

M. Blenkarn: Vous n'expliquez pas très clairement ce qui est interprété . . .

M. Corner: Je suis désolé, la valeur comptable interprétée est tout simplement un montant supplémentaire afin de reconnaître la dépréciation accumulée par les hôtels avant le 1er janvier 1954.

M. Blenkarn: Je comprends. Donc les valeurs interprétées sont celles des années antérieures à 1954 tandis que les valeurs nettes moyennes sont celles des années postérieures à 1954, dont les additions depuis cette année?

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Bon, donc la valeur réelle des hôtels serait la valeur comptable nette moyenne et non la valeur comptable interprétée?

M. Corner: Non, nous croyons que la valeur réaliste c'est la valeur interprétée.

M. Blenkarn: Avez-vous fait faire des évaluations indépendantes de ces hôtels à quelque endroit, à des fins d'immeuble?

M. Corner: Oui, certains de nos hôtels ont été évalués: je pense que le *Bessborough* est l'un d'entre eux.

M. Blenkarn: A-t-on fait une évaluation du *Bessborough*?

M. Corner: Oui, en effet.

M. Blenkarn: Seriez-vous disposé à nous remettre cette évaluation?

J'ai remarqué dans les questions qu'a posées M. Gleave la semaine dernière que vous aviez mentionné avoir vendu cet hôtel à un prix inférieur à sa valeur comptable interprétative. Avez-vous obtenu une évaluation de cet immeuble?

M. MacMillan: J'essaie de trouver les chiffres, monsieur Blenkarn.

[*Text*]

We had the Bessborough appraised. The appraisal report was to the effect that the building for hotel purposes had a negative value. The land was appraised at something of the order of $800,000. I am going to give you the actual figure.

Mr. Blenkarn: So the constructed book value on the Bessborough was considerably in excess of that as far as the hotel was concerned. And that is because of its bad history of operation over a number of years.

Mr. Corner: That is correct.

Mr. Blenkarn: In other words, it was a loser.

Mr. Corner: That is correct.

Mr. MacMillan: The value, under the highest and best use of the land, was $850,000.

Mr. Blenkarn: Is that what you sold it for?

Mr. MacMillan: No. We sold it for more than that.

I will tell you what I sold it for after the meeting. I do not want to put it on the record. It is unfair to the purchaser.

Mr. Blenkarn: Some indication has been raised, Mr. Chairman, that the Bessborough was sold too cheap and then has all of a sudden appreciated in value enormously and that the buyer, who is relatively capable, is likely to make a very significant profit or has made a significant profit as a result of this fortuitous deal with the railway.

Mr. MacMillan: I would hope that he is able to operate it profitably. I think that is highly desirable.

Mr. Blenkarn: I find it highly desirable that he is too and I am wondering, Mr. MacMillan, why the railway, with unlimited sources of capital, presumably, is able to consistently show a very small return on its hotel operations and is able to sell its buildings and all of a sudden someone else can make a very significant profit from them. That would indicate to me, sir, that somewhere along the line there is something wrong with the hotel business as far as the railway is concerned. Have you any comment on your management? I note, sir, that in your hotels listed you made a return based on constructed book value—based on constructed book value—which is considerably less than net book value of 1.4 per cent on the money invested in the hotels managed by the railway.

Mr. MacMillan: Yes, but may I point out to you that if we delete the Bessborough alone from the tabulation, which will be the situation next year, the rate of return will automatically double because the loss on the Bessborough itself was the equivalent, almost the equivalent of the gross profit on all the survivors, so that you can contemplate doubling the net profit by virtue of the sale of the Bessborough.

Mr. Blenkarn: Carrying on with that line of questioning, I note that the profit on the Chateau Laurier was 7.4 per cent, the profit on the Jasper Lodge, 2½ per cent, the profit on the Hotel Macdonald, ½ of 1 per cent, the profit on the Newfoundland, 6.9, and the profit on the Nova Scotian, 8.1. These are not enormous profits when you consider the fact that on your own evidence you are going to be paying to refinance your loan coming this February at at least 7½ per cent. There is only one hotel in this whole chain that,

[*Interpretation*]

Nous avons fait évaluer le *Bessborough*. Le rapport d'évaluation mentionnait que l'immeuble, en tant qu'hôtel, n'avait qu'une valeur négative. Le terrain a été évalué à environ $800,000. Dans un moment, je vais vous donner le chiffre réel.

M. Blenkarn: Il s'ensuit donc que la valeur comptable interprétative dans le cas du *Bessborough* était considérablement plus élevée que cela pour l'hôtel. Mais on se demande pourquoi la triste histoire de son fonctionnement pendant un certain nombre d'années.

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: En d'autres termes, tel que dirigé, c'était un fonctionnement à perte.

M. Corner: C'est exact.

M. MacMillan: La valeur, selon l'utilisation la plus élevée et la meilleure du terrain, était de $850,000.

M. Blenkarn: L'avez-vous vendu ce prix-là?

M. MacMillan: Non, nous l'avons vendu plus cher que cela.

Je vous dirai le prix exact après la réunion. Je ne veux pas que cela fasse partie des procès-verbaux. Ce ne serait pas juste envers l'acheteur.

M. Blenkarn: On a soulevé le point, monsieur le président, que le *Bessborough* avait été vendu à un prix trop bas et que, subitement, il avait acquis une énorme valeur et que l'acheteur qui est une personne relativement compétente tirera probablement des bénéfices importants ou a déjà fait des bénéfices importants à la suite de cette transaction fortuite avec les chemins de fer.

M. MacMillan: J'espère que l'acheteur sera en mesure d'en tirer un bon rendement. C'est tout à fait souhaitable.

M. Blenkarn: Je suis tout à fait d'accord et je voudrais qu'il réussisse, mais je me demande, monsieur MacMillan, pourquoi le chemin de fer, qui a des sources illimitées de capital, ne semble pas avoir été capable de tirer un profit relativement élevé de l'exploitation de ses hôtels, et vend ses immeubles à quelqu'un qui, immédiatement, en tire des bénéfices importants. Cela me semble indiquer, monsieur, qu'il y a quelque chose qui ne va pas avec les entreprises hôtelières dans le cas du chemin de fer. Voulez-vous nous faire certains commentaires sur votre gestion? J'ai remarqué, monsieur, que dans les hôtels que vous avez énumérés, le rendement déclaré sur la valeur comptable interprétative—est considérablement moindre que le rendement comptable net de 1.4 p. 100 sur l'argent investi dans les hôtels dirigés par le chemin de fer.

M. MacMillan: Oui, mais je me permettrai de souligner que si nous supprimons le *Bessborough* seulement du tableau, ce qui sera la situation l'an prochain, le taux de rendement doublera automatiquement, parce que la perte subie par le *Bessborough* lui-même était l'équivalent, ou presque l'équivalent, des bénéfices bruts sur tous les autres, de telle sorte que nous pouvons envisager le double des bénéfices nets grâce à la vente du *Bessborough*.

M. Blenkarn: Je veux continuer dans ce domaine: j'ai remarqué que les bénéfices sur le Château Laurier étaient de 7.4 p. 100, que ceux du Jasper Lodge étaient de 2½ p. 100, ceux de l'Hôtel Macdonald de ½ p. 100, ceux du Newfoundland de 6.9 p. 100, et ceux du Nova Scotian, de 8.1 p. 100. Ce ne sont pas des bénéfices énormes si vous tenez compte du fait que, d'après votre propre témoignage, vous paierez pour le refinancement de votre prêt au mois de février prochain un intérêt d'au moins 7 ½ p. 100. Il n'y a qu'un

[*Texte*]

on last year's return, indicated a profit of 8.1 per cent. Only one of these hotels could even begin to justify the cost you are going to pay for money on current values.

• 1040

How can you suggest to this Committee that you should get some $5.6 million from the Government of Canada to go further into the hotel business when, on your own figures, only one hotel in the whole chain produced a profit in excess of the cost of money? The others are all straight losers when you look at the money picture.

Mr. MacMillan: I am getting the breakdown, Mr. Blenkarn.

Would you like me to read these out or would you like me to . . .

Mr. Blenkarn: I do not know what you have to read out, but I should like to know where you are going to make the investment, and how you propose to generate a profit when, historically, you have not been able to do so.

Mr. MacMillan: The details are: in the Newfoundland Hotel, the 1973 proposals are for $50,000. That is actually confined to the replacement of television sets, one item.

Mr. Blenkarn: Is not the replacement of television sets a normal wear and tear factor, on which capital cost allowances should have been taken? These sets should have been amortized on a business-like basis over a period of less than five years because of the wear and tear. You should not be using new capital for television sets; you should have earned that capital from the capital cost allowance factors taken in the depreciation on these television sets in the first place.

Mr. MacMillan: It has; it is.

Mr. Corner: That is right.

Mr. MacMillan: And the depreciation accruals. Do we have the figures?

Mr. Corner: This more than exceeds the amount that we are spending on capital in the hotel system this year.

Mr. MacMillan: This is not new money.

Mr. Blenkarn: The $5.6 million surely is new money going into the hotels.

Mr. MacMillan: It is not money we are borrowing, it is money that we got from depreciation salvaged in the global interests, the depreciation salvaged and the unamortization of debt . . .

Mr. Blenkarn: I would refer you to the bill, where it specifically allocates $5.6 million to further investment in hotels.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Blenkarn: This has nothing to do with money generated by the hotels themselves, presumably, in bringing up to date or replacing worn out fixtures and furnishings . . .

[*Interprétation*]

seul hôtel dans cette chaîne, qui dans sa déclaration de l'année dernière a accusé un profit de 8.1 p. 100. Seul un de ces hôtels pouvait même commencer à justifier le prix que vous paierez pour l'argent sur les valeurs courantes.

Comment pouvez-vous dire à ce comité que vous devriez obtenir $5.6 millions du gouvernement du Canada pour continuer l'exploitation d'un hôtel quand, si on s'en tient à vos propres chiffres, seul un hôtel de la chaîne a enregistré un profit supérieur au prix de l'argent? Les autres sont tous perdants sur le plan financier.

M. MacMillan: Je consulte la ventilation, monsieur Blenkarn.

Voulez-vous que j'en fasse la lecture ou voulez-vous plutôt . . .

M. Blenkarn: Je ne sais pas ce que vous avez à lire mais je voudrais savoir où vous allez investir et comment vous vous proposez de faire un profit quand, historiquement, vous n'avez pas pu le faire.

M. MacMillan: Voici des précisions: à l'Hôtel Newfoundland, les propositions de 1973 sont de $50,000. Il s'agit en fait de remplacer les postes de télévision, soit un seul article.

M. Blenkarn: Le remplacement des postes de télévision n'est-il pas une conséquence de l'usure normale, ne faudrait-il pas supprimer ces dépenses des frais d'investissement. Ces postes auraient dû être amortis dans le cours des affaires sur une période de moins de 5 ans à cause de l'usure. Vous ne devriez pas utiliser de nouveaux capitaux pour les postes de télévision; vous devriez avoir gagné ce capital sur les facteurs de location des frais de capitaux pris dans la dépréciation de ces téléviseurs.

M. MacMillan: C'est ainsi qu'on a procédé.

M. Corner: C'est exact.

M. MacMillan: Et l'accumulation de la dépréciation. Possédez-vous les chiffres?

M. Corner: Cela dépasse le montant que nous consacrons aux capitaux dans le réseau d'hôtel cette année.

M. MacMillan: Il ne s'agit pas de nouveaux capitaux.

M. Blenkarn: Dans le cas de $5.6 millions, il s'agit sûrement de nouveaux capitaux investis dans les hôtels.

M. MacMillan: Ce n'est pas de l'argent que nous empruntons, c'est de l'argent que nous obtenons de la dépréciation comme toujours dans les intérêts globaux, la dépréciation est sauve et la dette qui n'est pas amortie . . .

M. Blenkarn: Je vous demande de vous reporter au bill, où on alloue précisément $5.6 millions à l'investissement futur dans les hôtels.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Blenkarn: Cela n'a rien à voir avec l'argent créé par les hôtels eux-mêmes, précisément, en remettant en état ou en remplaçant les articles et les meubles usés.

[*Text*]

Mr. MacMillan: But it is.

Mr. Blenkarn: This is further money being granted.

Mr. MacMillan: No, we are not asking Parliament to grant us money. The money that will defray these capital expenditures is being provoked by the corporation. It is provoked by depreciation, the unamortization of debt, salvage, and sale of preferred stock.

Mr. Blenkarn: I realize the sale of preferred stock, sir; that is exactly what I am talking about. You are getting $5,679,000 from the sale of stock to the Government of Canada because, strangely enough, these investments you are making in telecommunications, hotels and towers are approximately the $43 million that the Government of Canada is asked to subscribe for preferred shares in your company.

Mr. MacMillan: I do not think it is appropriate to attribute one to the other. Most of the money comes from depreciation; by the statute itself, we are required to use these funds to defray our capital expenditures—and we do. Under the bill, we do not go to the government to borrow money with which to defray our capital expenditures.

In my opening statement, I reminded the Committee that we have not borrowed any money for these purposes since either 1960 or 1961; in the same period of time we have paid back $100 million of the debt outstanding at that time.

• 1045

The moneys which will be spent on the hotels are provoked in the largest percentage by the accrued depreciation.

Mr. Blenkarn: Are you saying to us, sir, that these hotels are not responsible to replace their fixtures and furnishings out of the ordinary wear and tear, out of the profits of each of these hotels?

Mr. MacMillan: Yes, they are.

Mr. Blenkarn: And that these profits you show from these hotels are profits without any allowance for depreciation that would normally be accrued in replacement of assets in the hotels?

Mr. MacMillan: No, I am not saying that at all. What I am saying is that in the calculation resulting in a deficit or a profit of each hotel are depreciation accruals which in turn are used to repair the ravages of time, such as the television sets. It is not new money being borrowed for that purpose.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, one comment.

The Chairman: Mr. Blenkarn, you can make all the comments you like this afternoon. I will put you down for the second round.

Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: To pursue that for a second, in other words, you do carry out normal business practices so far as depreciation allowance is concerned.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Mais oui.

M. Blenkarn: Il s'agit d'une autre somme qui est accordée.

M. MacMillan: Non; nous ne demandons pas au Parlement de nous accorder de l'argent. L'argent qui paiera les dépenses en capitaux est créé par la corporation. Il est créé grâce à la dépréciation à la dette non amortie et à la vente de stock préféré.

M. Blenkarn: Je m'occupe de la vente du stock préféré, monsieur; c'est exactement ce dont je parle. Vous obtenez copie des chiffres de la vente de stock au gouvernement du Canada parce que, fait étrange, ces investissements dans le domaine des télécommunications, des hôtels et des tours atteignent environ les $43 millions que le gouvernement du Canada demande de consacrer aux actions préférées dans votre société.

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'il convienne d'attribuer l'un à l'autre. La plus grande partie de l'argent provient de la dépréciation; d'après la loi, on lui demande d'utiliser ces fonds pour payer nos dépenses en capitaux et c'est ce que nous faisons. Aux termes du bill, nous n'empruntons pas d'argent du gouvernement pour payer nos dépenses en capitaux.

Dans ma déclaration préliminaire, j'ai rappelé au comité que nous n'avons pas emprunté d'argent à ces fins depuis 1960-1961; dans la même période, nous avons remboursé $100 millions de la dette non remboursée à l'époque.

Les fonds que nous consacrerons à ces hôtels sont créés dans une large mesure par la dépréciation accumulée.

M. Blenkarn: Êtes-vous en train de nous dire que ces hôtels ne sont pas responsables du remplacement de leurs appareils et meubles usés, et qu'ils ne devraient pas les payer à même les profits de chacun des hôtels?

M. MacMillan: Oui, ils le sont.

M. Blenkarn: Et ces profits des hôtels ne tiennent pas compte de la dépréciation qui s'accumulerait normalement pour le remplacement des biens de ces hôtels?

M. MacMillan: Non, je ne dis pas cela du tout. Je dis que dans le calcul qui a comme résultat le déficit ou le profit de chaque hôtel, il y a des accumulations de dépréciation qui servent à leur tour à la réparation des ravages du temps, comme par exemple les téléviseurs. On n'emprunte pas de nouveaux fonds à cette fin.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Blenkarn: Monsieur le président, un commentaire.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous pouvez faire tous les commentaires que vous voudrez cet après-midi. J'inscris votre nom pour la deuxième ronde.

Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je continue un instant. Autrement dit, vous vous en tenez aux pratiques commerciales normales pour ce qui est de la dépréciation.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Yes, we do.

Mr. Mackasey: Because you are entitled to depreciate for tax purposes or calculate from your balance sheet, you also have an obligation to spend it in the area that was decpreciated.

Mr. MacMillan: Basically, that is what we do. We measure it against it, but we are not frozen to using the depreciation accrued in a particular function for that purpose.

Mr. Mackasey: But the refurbishing of the hotel will come from the retained earnings, if you like. resulting from depreciation?

Mr. MacMillan: Yes. They are accruals from depreciation.

Mr. Mackasey: What you are doing is perfectly normal?

Mr. MacMillan: It is what is prescribed by the CTC.

Mr. Mackasey: That does not necessarily mean it is normal.

Mr. MacMillan: Also the law, Clause 4 of the bill, requires us to use our depreciation for our capital expenditures; we cannot divert it.

Mr. Mackasey: I think there is confusion in the Committee because of the presumption that you are looking for new money. What you really are looking for is authority to spend.

Mr. MacMillan: That is right. We are not looking for new money.

Mr. Mackasey: But you have an obligation to come to the Committee before you spend even that money which has been accumulated.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Mackasey: Fine. Now, coming back to hotels, Mr. MacMillan—and this may sound very insignificant but it involves people—and maybe I have lost track of it since the years have gone and I have not been on the roll, are you still insisting that you are not covered by the federal minimum wage?

Mr. MacMillan: Yes, we do, in respect of hotels.

Mr. Mackasey: Is it because of a great regard for the constitution or to save money?

Mr. MacMillan: We like to live within the orbit of the law. We think the law is that we are subject to provincial jurisdiction.

Mr. Mackasey: If the law makes it permissible to pay employees minimum wages in a province, does the law insist that you must pay minimum wages?

Mr. MacMillan: We must pay at least minimum wages.

Mr. Mackasey: Yes. But it does not prevent you from paying more than minimum wage.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Oui.

M. Mackasey: Parce que vous avez droit de déprécier à des fins d'impôt ou de calculer d'après votre bilan, vous êtes aussi obligés de dépenser dans le secteur où il y a eu dépréciation.

M. MacMillan: Fondamentalement, c'est ce que nous faisons. Nous le mesurons, mais nous ne nous obstinons pas à utiliser la dépréciation accumulée dans un domaine particulier à cette fin.

M. Mackasey: Mais la remise en état de l'hôtel proviendra des gains retenus si vous voulez et résultant de la dépréciation?

M. MacMillan: Oui. Il s'agit de cumulation provenant de la dépréciation.

M. Mackasey: Ce que vous faites est parfaitement normal?

M. MacMillan: C'est ce que prescrit la CCT.

M. Mackasey: Cela ne veut pas nécessairement dire que c'est normal.

M. MacMillan: En outre, la Loi, l'article 4 du bill, nous demande d'utiliser la dépréciation à des fins de dépenses en capitaux; nous ne pouvons passer outre.

M. Mackasey: Je pense qu'il y a peut-être de la confusion en Comité parce qu'on présume que vous cherchez de nouveaux capitaux. De fait, vous cherchez un pouvoir de dépenser.

M. MacMillan: C'est vrai. Nous ne cherchons pas de nouveaux capitaux.

M. Mackasey: Mais vous êtes obligés de venir au comité avant même de pouvoir dépenser cet argent qui s'est accumulé.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Mackasey: Très bien. Maintenant, revenons aux hôtels. Monsieur MacMillan. Cela peut sembler très insignifiant, mais des gens sont en cause. Je ne suis peut-être pas tellement au courant puisque les années ont passé et je ne figurais pas sur la feuille de paie. Insistez-vous toujours, que vous n'êtes pas couvert par le salaire fédéral minimal?

M. MacMillan: Oui. Pour ce qui est des hôtels.

M. Mackasey: Est-ce par égard pour la constitution ou pour économiser?

M. MacMillan: Nous aimons nous en tenir à la loi. Nous pensons que la loi veut que nous relevions de la province.

M. Mackasey: Si la loi permet de payer le salaire minimal aux employés dans une province, insiste-t-elle pour que vous le faisiez?

M. MacMillan: Nous devons payer au moins le salaire minimum.

M. Mackasey: Oui. Mais cela ne vous empêche pas de payer plus que ce salaire.

[*Text*]

Mr. MacMillan: No.

Mr. Mackasey: What is the lowest minimum wage now prevalent in a hotel? Or has collective bargaining brought it up above minimum wage?

Mr. MacMillan: Excuse me just a minute. I do not think I have that figure, Mr. Mackasey. I would be delighted to get it for you.

Mr. Mackasey: The point I am really making is that nobody can live on minimum wages today.

Mr. MacMillan: I know.

Mr. Mackasey: I have the feeling that in your fetish to be competitive with other hotels, you have been forced into this type of situation. I may be wrong. Is that right or wrong?

Mr. MacMillan: Every other hotel operates under provincial jurisdiction.

Mr. Mackasey: I am interested that you stick to that position, and I understand it is before the courts—if it ever gets anywhere, or if it ever gets to the top of the heap. I often wonder why it has not been raised more frequently. The important thing is that you are paying minimum wages in some hotels, in some categories.

• 1050

Mr. MacMillan: I do not know that that is correct. I do know that if there were any people of that nature who were under a provincial minimum wage they would be automatically increased to it. There are some categories, of course, in the hotel business where the actual wage is but part of their income.

Mr. Mackasey: But do the public supplement it?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Mackasey: But no one is intimating that you can go below the provincial minimum wage, because you would be in defiance of some law or another?

Mr. MacMillan: We do not go below provincial.

Mr. Mackasey: But you have in the past gone below the federal minimum?

Mr. MacMillan: In some instances, that is correct.

Mr. Mackasey: For example, in the Chateau Laurier in the national capital.

Mr. MacMillan: Oh, yes, that is correct.

Mr. Mackasey: And how do we justify that morally?

Mr. MacMillan: We justify it because we live in exactly the same environment as every other hotel in the community in which the hotel is operating.

Mr. Mackasey: You started to say that the public supplement that minimum wage?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non.

M. Mackasey: Quel est le salaire minimum le moins élevé payé à l'heure actuelle dans un hôtel? Ou bien, grâce aux négociations collectives le salaire a-t-il maintenant dépassé le salaire minimal?

M. MacMillan: Excusez-moi. Je ne pense pas avoir ces chiffres, monsieur Mackasey. Je serais très heureux de vous les obtenir.

M. Mackasey: En fait, je suis en train de dire que personne ne peut vivre s'il reçoit un salaire minimum de nos jours.

M. MacMillan: Je le sais.

M. Mackasey: Je pense qu'en voulant faire concurrence aux autres hôtels, vous avez été placé de force dans ce genre de situations. J'ai peut-être tort. Est-ce juste ou non.

M. MacMillan: Un hôtel sur deux relève de la province.

M. Mackasey: Je tiens à ce que vous vous en teniez à cette position et je comprends que la question sera présenté devant les tribunaux—si on y parvient. Je me demande pourquoi on ne l'a pas soulevé plus fréquemment. Ce qui importe c'est que vous payez le salaire minimum dans certains hôtels, dans certaines catégories.

M. MacMillan: Je ne sais si c'est exact. S'il y avait des gens qui recevaient le salaire minimum provincial, je ne sais s'ils recevraient automatiquement une augmentation. Bien sûr, il y a des catégories dans l'hôtellerie où le salaire réel n'est qu'une partie des revenus.

M. Mackasey: Est-ce que le public verse un supplément?

M. MacMillan: Oui.

M. Mackasey: Mais personne ne signifie que vous pouvez verser moins que le salaire minimum provincial car ce serait enfreindre la Loi?

M. MacMillan: Aucun de nos employés ne reçoit moins que le salaire minimum provincial.

M. Mackasey: Mais vous avez déjà versé moins que le salaire minimum fédéral?

M. MacMillan: Dans certains cas c'est exact.

M. Mackasey: Par exemple, au Château Laurier dans la capitale nationale?

M. MacMillan: Oui, c'est exact.

M. Mackasey: Et comment justifions-nous cela moralement?

M. MacMillan: Nous justifions car nous vivons exactement dans le même environnement que tout autre hôtel de la collectivité.

M. Mackasey: Vous avez commencé à dire que le public offre un supplément?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is very true. If you take all the categories, bellboys, waiters, and so on, the gratuity aspects of the business in much more important, I think, than the basic wage.

Mr. Mackasey: Mr. MacMillan, I was interested in the line of questioning of Mr. Rose on the work to rule and the possibility of bending the safety factor, or ignoring it to any degree. Is there an abnormal number of accidents in British Columbia compared to the rest of the country?

Mr. MacMillan: No, not that I know of.

Mr. Hunt: They would run in yards, and we are talking of Vancouver terminals per se. They would run a little higher than what we would consider a norm for a terminal of that complexity.

Mr. Mackasey: Have you come to any conclusions as to why?

Mr. Hunt: No, but I should not say "no" too easily. Will you allow me to read out a couple of statements here? This question of rules observance and minor accidents in yards obviously has bothered us for a long time. We hired a consultant to sweep through the field and see if he could find out what was at play, in terms of attitude, because we think a lot of it is attitude. It is interesting to note there are five key findings that our consultant gave us.

The first is that many accidents are caused by people not following rules. Now this comes from a conversation with all levels of people working on the tools in engine service and on maintenance of way. And it concerns two of our regions, which would be 40 per cent of our system. So the consultant did a fairly good sampling. The second one is that the over-all conditions of company equipment and manning patterns are not to blame. Ignorance or rules does not cause accidents but rather the failure to apply, or apply properly.

Finally, major opportunities for some innovation in accident prevention. And there is a readiness on the part of the employees to move forward in this phase.

Mr. Mackasey: You are not running into any resistance to safety by the B.C. employees?

Mr. Hunt: No, I would not say that.

Mr. Mackasey: You would not say what I have said, or you would agree with me?

Mr. Hunt: No, I would not say that B.C. employees are objecting to any program aimed at enhancing safety.

Mr. Mackasey: You talked about attitudes. Would you not agree that attitudes sometimes are a reaction to management's attitude in general?

Mr. Hunt: Sure.

Mr. Mackasey: So there could be improvement in management?

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Mackasey: Particularly those who have direct contact with the employees?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est vrai. Si vous prenez toutes les catégories, chasseurs, garçons, etc, l'aspect pourboires est beaucoup plus important à mon avis que le salaire de base.

M. Mackasey: Monsieur MacMillan, j'étais intéressé au genre de questions posées par monsieur Rose sur le règlement et la possibilité d'enfreindre le secteur sécurité ou de l'ignorer complètement. N'y a-t-il pas un nombre anormal d'accidents en Colombie-Britannique comparativement au reste du pays?

M. MacMillan: Pas que je sache.

M. Hunt: Nous parlons des terminus de Vancouver même. Il y en a un peu plus que ce que nous considérerions comme normal pour un terminus aussi complexe.

M. Mackasey: En êtes-vous arrivés à certaines conclusions?

M. Hunt: Non mais je devrais être réticent à dire non. Permettez-moi de lire quelques déclarations. Cette question d'observation des règlements et d'accidents mineurs sur les pistes nous inquiète depuis assez longtemps. Nous avons embauché un conseiller pour étudier la question et découvrir ce qui était en jeu en terme d'attitude car celui-ci nous intéresse beaucoup. Il est intéressant de noter que notre conseiller a trouvé cinq réponses-clé.

La première est que de nombreux accidents sont causés par des gens qui ne suivent pas les règlements. Il l'a découvert à la suite de conversations avec des gens de tous les niveaux travaillant avec des outils et à l'entretien. Deux de nos régions sont en cause ce qui représente 40 p. 100 de notre système. Le conseiller a fait un assez bon échantillonnage. La deuxième est que les conditions globales de l'équipement et du personnel de la société ne sont pas à blâmer. Ce n'est pas l'ignorance des règlements qui cause les accidents mais le fait de ne pas les appliquer ou de de pas les appliquer convenablement.

Finalement, des possibilités importantes pour certaines innovations dans le domaine de la prévention des accidents. Les employés sont prêts à le faire.

M. Mackasey: Les employés de la Colombie-Britannique ne s'opposent pas aux normes de sécurité?

M. Hunt: Non.

M. Mackasey: Vous ne diriez pas ce que j'ai dit mais vous seriez d'accord avec moi?

M. Hunt: Non, je ne dirais pas que les employés de la Colombie-Britannique s'opposent à un programme visant à promouvoir la sécurité.

M. Mackasey: Vous avez parlé d'attitude. Ne diriez-vous pas que les attitudes résultent parfois de la réaction de l'attitude de la direction générale?

M. Hunt: Certainement.

M. Mackasey: Il pourrait donc y avoir amélioration au niveau du patronat?

M. Hunt: C'est exact.

M. Mackasey: Particulièrement dans le cas de ceux qui communiquent directement avec les employés?

[*Text*]

Mr. Hunt: Right.

Mr. Mackasey: Mr. MacMillan, I think Canadians have the wrong impression about the railway industry. In your recollection, how many strikes have we had in the last 50 years that have brought the railways to a complete halt?

Mr. MacMillan: Three, I think, in 50 years.

Mr. Mackasey: So that is not a very bad record.

Mr. MacMillan: It is the best of any industry in the country, I think.

Mr. Mackasey: Which means that your men are very moderate, I will have to presume that management is quite enlightened. That is only a presumption, not necessarily my real opinion.

Mr. MacMillan: As you undoubtedly know, I do not view the men as my enemies.

Mr. Mackasey: I was going to say, if I may, Mr. Chairman, in case Mr. MacMillan never gets back to this committee next year, that he is probably the most enlightened employer I have run into. I had better say that. I am quite pleased to put it on record.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

• 1055

Mr. Mackasey: Mr. MacMillan, in respect of last strike, you saw the bill in the House of Commons. Does your experience indicate to you that as a result of this legislation the settlement to the railways would probably be more costly than a negotiated settlement would?

Mr. MacMillan: It depends on the point of time. At the time the legislation was enacted, it probably was the best that the corporation could expect to have. Four months prior to that such a settlement would have been very bad.

Mr. Mackasey: Would you have preferred to have brought them in through collective bargaining than through legislation?

Mr. MacMillan: Very definitely; I have always tried to do that. I think this is the desirable approach.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Mackasey

Mr. Mackasey: Well, I will puruse it a little later. I was going to suggest, Mr. MacMillan, that when we have a railway strike everything grinds to a halt. Is it absolutely necessary to negotiate in conjunction with the other major railway?

Mr. MacMillan: Yes, I think it is because we are dealing with the same classes of employees in the same line of endeavour and the rates have to be the same.

Mr. Mackasey: That could be true with the brewery business. Why do CP Air and Air Canada not negotiate together?

Mr. MacMillan: That is a very good question. Traditionally they have not; traditionally the railways have.

Mr. Mackasey: My point is that when Air Canada is on strike we survive because there is an alternative airline.

[*Interpretation*]

M. Hunt: Oui.

M. Mackasey: Monsieur MacMillan, j'estime que les Canadiens se font une idée fausse de ce qu'est l'industrie du chemin de fer. Vous souvenez-vous combien de grèves nous avons eues au cours des 50 dernières années qui ont complètement paralysé les chemins de fer?

M. MacMillan: Trois en 50 ans.

M. Mackasey: Ce n'est pas mal.

M. MacMillan: C'est mieux que ce qui s'est produit dans toute autre industrie canadienne.

M. Mackasey: Ce qui veut dire que vos hommes sont modérés et je devrais supposer que le patronat gère bien ses affaires. C'est ce que je présume ce n'est pas nécessairement ce que je pense.

M. MacMillan: Comme vous le savez sans doute, je ne considère pas les hommes comme étant mes ennemis.

M. Mackasey: J'allais dire, si vous me le permettez, monsieur le président, au cas où M. MacMillan ne revienne pas au Comité l'année prochaine, qu'il est probablement l'employé le plus clairvoyant que j'aie rencontré. Il faut que je le dise. Je suis heureux qu'on l'inscrive au dossier.

M. MacMillan: Merci beaucoup.

M. Mackasey: Monsieur MacMillan, relativement à la dernière grève, vous avez vu le projet de loi à la Chambre des communes. Votre expérience démontre-t-elle qu'à la suite de l'adoption de cette loi le règlement du conflit des chemins de fer coûterait probablement plus qu'une entente négociée?

M. MacMillan: Cela dépend du temps. Au moment où la loi a été adoptée, c'était probablement ce à quoi la société pouvait s'attendre de mieux. Quatre mois auparavant, une entente de ce genre aurait été très mal vue.

M. Mackasey: Auriez-vous préféré que les choses se règlent à la suite de négocations collectives plutôt qu'à la suite de l'adoption d'une loi?

M. MacMillan: Oui. J'ai toujours essayé d'agir de la sorte. Je crois que c'est ce qui est souhaitable.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Eh bien, je continuerai un peu plus tard. J'allais suggérer, monsieur MacMillan, que lorsque nous avons une grève des chemins de fer tout s'arrête. Est-il absolument nécessaire de négocier de concert avec d'autres chemins de fer importants?

M. MacMillan: Oui, je le crois car nous faisons affaire aux mêmes classes d'employés et les taux doivent être les mêmes.

M. Mackasey: Cela pourrait être vrai dans le cas des brasseries. Pourquoi Air Canada et CP Air ne négocient-ils pas ensemble?

M. MacMillan: C'est une très bonne question. Ils ne l'ont jamais fait. Les chemins de fer l'ont fait.

M. Mackasey: J'estime que lorsque Air Canada est en grève, nous survivons car il y a une autre compagnie d'aviation.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Mackasey: This is not your case so we have no choice but to end up in Parliament. We could survive, for instance, in this country without the CPR for a month or the CNR for a month if the other major carrier were operating.

Mr. MacMillan: I think that is so too.

Mr. Mackasey: Yes, but it is really for self-interest that you negotiate together.

Mr. MacMillan: Yes, well, the history, Mr. Mackasey, was that during the war we came together. At that time, you will remember, we had but two bargaining units really, one representing our employees and one representing theirs; the whole ball of wax was put together for convenience and that is the way it was done. As the postwar period passed, the groups began to change off. There are major problems involved in negotiating for two groups where their interests are not exactly the same and where there is a wide variation in income between those at the very bottom and those at the very top. One condition that arises immediately is that people at the bottom of the scale benefit more from a settlement in cents per hour than they do by a percentage and the fellows at the top do better with a percentage than they do by cents per hour.

Mr. Mackasey: This is my last question, as the Chairman said. It is simply that I am thinking of the public, I am thinking of Parliament and I am thinking of the whole concept of industrial relations which comes under fire in the heat of the emotion, and you agree that it is the best method. I am simply saying that if you were not negotiating together, the Canadian people would be subject to much less inconvenience and things would not always end up in Parliament.

Mr. MacMillan: I think you have a point there; that is probably the result.

The Chairman: Mr. McKenzie.

• 1100

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, last Thursday, Mr. Marchand, the Minister of Transport said there was a strong possibility that the passenger train may be making a come-back. In view of the energy crisis and the projected view that its seriousness will not lessen, have you begun to consider the fact that there could be a possibility of an increase in the number of people travelling by rail? Over the past year you have continually down-graded this service, or should I say that you have failed to up-grade it. Let me give you a few examples to back up my point of view. Passenger trains in some instances have increased train speeds at the rate of 6 miles per hour per decade and this does not compare with Western European countries or Japan. Also, the passenger service train between Montreal and Ottawa has completely failed to increase its speed, I am informed. Maritimers call the *Ocean Limited*, "the apparition", as it may appear at any time of the day or night, although never on time, and from available information this unit arrives on schedule 13 per cent of the time. It seems to me that a vast empire such as the CNR with its large and efficient research and development staff would have progressed at a more rapid pace.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Oui.

M. Mackasey: Ce n'est pas votre cas; nous n'avons pas d'autre choix que de nous retrouver au Parlement. Nous pourrions survivre, par exemple, au Canada sans le CP ou le CN pour un mois si un autre transporteur important fonctionnait.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Mackasey: Oui, mais il y va de votre intérêt de négocier ensemble.

M. MacMillan: Oui. Le fait est qu'au cours de la guerre, nous nous sommes rapprochés. Vous vous rappellerez qu'à cette époque nous n'avions que deux unité de négociation, l'une représentant nos employés et l'autre les leurs; nous avons décidé de travailler ensemble car il convenait de le faire. Au cours de la période d'après guerre tout a changé. Il y a de graves problèmes en cause quand on négocie pour deux groupes dont les intérêts ne sont pas exactement les mêmes et quand il y a une grande différence entre le revenu de ceux qui sont au bas de l'échelle et ceux qui sont en haut. Un problème qui se pose immédiatement est que ceux qui sont au bas de l'échelle profitent davantage d'un règlement en cent par heure tandis que ceux qui sont au haut de l'échelle profitent davantage d'un règlement en pourcentage.

M. Mackasey: C'est ma dernière question. Je pense tout simplement au public, je pense au Parlement, je pense au concept global des relations industrielles qui souffrent de cet état de choses et vous êtes d'accord que c'est la meilleure façon de procéder. Je dis simplement que si vous ne négociiez pas ensemble, les Canadiens auraient moins à souffrir et les choses ne se termineraient pas toujours au Parlement.

M. MacMillan: C'est une idée. C'est probablement le résultat.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur MacMillan, jeudi dernier, M. Marchand, le ministre des Transports, a déclaré qu'il était fort possible que le service voyageurs nous revienne. Étant donné la crise de l'énergie le fait qu'elle ne fera que s'aggraver, avez-vous commencé à songer au fait qu'il serait possiblle d'augmenter le nombre de gens qui voyagent par train? Au cours de la dernière année vous avez continuellement diminué ce service, ou devrais-je dire que vous n'avez rien fait pour l'améliorer. Permettez-moi de vous donner quelques exemples pour expliquer mon point de vue. Les trains de voyageurs dans certains cas ont augmenté la vitesse des trains au taux de 6 milles à l'heure par décade et cela ne peut se comparer aux pays de l'Europe occidentale ou au Japon. En outre, le service voyageurs entre Montréal et Ottawa n'a pas du tout augmenté sa vitesse me dit-on. Les gens des Maritimes appellent l'Océan Limitée «l'apparition», car il peut apparaître à toute heure du jour ou de la nuit mais jamais à temps et de source sûre on me dit qu'il n'arrive à l'heure que 13 fois sur cent. Il me semble qu'un large empire comme le CN, doté d'un personnel nombreux et efficace dans le domaine de la recherche appliquée, aurait dû avancer beaucoup plus rapidement.

[*Text*]

I would like to ask you what is the insurmountable problem that is curtailing progress of any kind in this area? If we are going to have to revert to train travel do you have a foresight that such a happening may occur, and if so what is the percentage of increase in passengers that you could accommodate?

Mr. MacMillan: We have, of course, considered this problem. I wonder if I should not deal with your introductory aspects as a point of beginning. You referred to Japan, and this question arises very frequently. You were speaking of the Tokaido train no doubt. The real situation there is that they are able to maintain speeds which are not really extremely high in terms of the technology, but rather they are able to do it because they built a brand new railway from Tokyo to Osaka. It cost them I think $1,100 million to build the railway itself. It is quite conventional in construction with the exception that there are no level crossings on it at all, there are no hills, and although there are curves they are so gentle; they have engineered the curvature out of them by approaching the curve which is very very wide open and they do not have to reduce their speeds at all. They can start from Tokyo and go all the way through at full speed without any problem.

There is no place in North America where those conditions are to be duplicated. In fact I do not think there is any other place in the world where there has been constructed in modern times a railway dedicated exclusively to intercity movement. It is even a different gauge, as you may know, from those in the rest of Japan.

Mr. McKenzie: If I can just ask you then: are we restricted in Canada to the present speeds?

Mr. MacMillan: Yes we are, and we are restricted by a variety of forces. One is the curvature; another is the level crossings. The CTC have an order which prevents us crossing an unprotected level crossing in excess of 80 miles an hour, and so it is. The train between here and Montreal has run approximately in two hours for a very long period of time. To do that we have to run very quickly where we have the opportunity to do so. It is a good roadbed and we can do it.

From Montreal to Toronto, the time on the Rapido is five hours, which I think I am correct in saying is by far the fastest running time of any train in North America. They run three times a day. And it makes it.

The Turbo train, and you know we have been experimenting with this for some years now, runs it in four hours. To do that we have to have very rapid acceleration as a result of the curvatures and as a result of the speed reductions required at level crossings. This train is now out of the newspapers and it is not observed on a daily basis but we are still working with it. It is running Montreal-Toronto in tests. It has been for some weeks now. Within the next two or three days we are going to run it again under load with sandbags to simulate the actual circumstances. Hopefully it will now run. Then within the next couple of weeks we intend to put passengers on it.

The real progress in the passenger business that has been accomplished in recent years is the advent of the Turbo and the advent of the Tempo trains which run from Toronto down to Windsor. They have increased the patronage.

[*Interpretation*]

J'aimerais vous demander quel est le problème insurmontable qui restreint tous les progrès dans ce domaine? Reviendrons-nous au transport ferroviaire? Dans l'affirmative, quel pourcentage d'augmentation du trafic-voyageur pourriez-vous aménager?

M. McMillan: Nous avons, bien entendu, considéré le problème. Je me demande si je devrais me servir de vos questions d'introduction comme point de départ. Vous parlez du Japon, et cette question est soulevée très souvent. Vous parliez du train à turbine Shinto-Tokaido, sans doute. La vraie situation au Japon n'est pas qu'ils peuvent maintenir des vitesses qui ne sont réellement pas si élevées du point de vue de la technique, mais plutôt qu'ils peuvent le faire parce qu'ils ont construit un tout nouveau chemin de fer de Tokyo à Osaka. Il leur a coûté, je crois, 1,100,000 de dollars pour construire la voie elle-même. Elle est de construction très classique sauf qu'il n'y a aucun passage à niveau, il n'a aucune côte, et bien qu'il y ait des courbes, elles sont très légères relevées et très ouvertes et ils n'ont pas à ralentir du tout. Ils peuvent partir de Tokyo et aller tout le long à pleine vitesse sans problème.

Il n'existe aucun espace en Amérique du Nord où on pourrait reproduire ces conditions. De fait, je ne crois pas qu'il y ait un autre endroit au monde où on a construit, en temps modernes, un chemin de fer destiné exclusivement au trafic interurbain. L'entre-rail est même différent, comme vous le savez peut-être, des autres au Japon.

M. McKenzie: Puis-je alors vous demander: Sommes-nous restreints au Canada à nos présentes vitesses?

M. MacMillan: Oui, nous le sommes, et nous sommes restreints par différentes forces. Un est la courbure et l'autre est le passage à niveau. La CTC a un ordre qui nous empêche de traverser un passage à niveau sans protection à plus de 80 milles à l'heure, et c'est un fait. Le train entre Ottawa et Montréal s'est rendu en environ deux heures depuis déjà environ longtemps. Pour le faire, nous devons aller très rapidement où nous pouvons le faire. La voie est bonne et nous pouvons le faire.

De Montréal à Toronto, le temps est de cinq heures sur le Rapido, qui, je crois être exact, est le train le plus rapide en Amérique du Nord. Il voyage trois fois par jour. Et il réussit.

Le train Turbo, et vous savez que nous l'essayons depuis plusieurs années, couvre la distance en quatre heures. Pour le faire, nous avons besoins d'une accélération très rapide en conséquence des courbes et des réductions de vitesse causées par les traverses à niveau. Ce train est maintenant hors de l'optique des journaux et, en conséquence, n'est pas observé quotidiennement, mais nous y travaillons encore. On l'éprouve de jour en jour de Montréal à Toronto. On le fait depuis plusieurs semaines. D'ici deux ou trois jours, nous le ferons fonctionner à plein poids, avec des sacs de sable, pour imiter les cironstances réelles. Nous espérons q'il fonctionnera. Alors, dans deux semaines, nous avons l'intention d'y transporter des voyageurs.

Le progrès réel du Trafic-voyageurs qui a été accompli au cours des dernières années a été le Turbo et l'arrivée des trains Tempo qui voyagent de Toronto à Windsor. Ils ont augmenté le trafic.

[*Texte*]

The other equipment available in the world is at the moment virtually just the old-fashioned heavy-weight equipment. I think it would be very imprudent for us to go to work and buy another new complement of this because hopefully within the foreseeable future there will be a penetration and we can get light-weight equipment that will do the job which has to be done. That is the objective.

• 1105

Dealing with the energy crisis, we have of course been very conscious of this. We have plans well advanced so that we can react very quickly to any reponse that develops. We will begin by filling out existing trains and schedules. Then in the event of the demand exceeding that capability, we will increase the number of trains. We think we can achieve 100 per cent increase in capacity, and this is sufficient to go a long way towards meeting the present flow of people by automobile and also by air, because there can easily be a reduction in the air capability. It is not beyond the realm of possibility. It is not beyond the realm of possibility that the air carryings from Montreal to Toronto may reduce by 25 per cent. In those circumstances we can pick that up.

We can also revise the schedules. We can shorten the time of some trains, but one can only shorten the train or vary a train as long as the arrival and departure times of the train meet the convenience of the travelling public. It is quite possible to put people in an aeroplane and leave at midnight and arrive at the destination at 2:00 o'clock or 3:00 o'clock in the morning. However, train passengers will not do that. They insist upon an arrival or a departure of 8:00 o'clock in the morning running from there through to midnight. They are not interested in 1:00 o'clock or 2:00 o'clock in the morning arrivals or departures.

Mr. McKenzie: Mr. MacMillan, do you have surplus stock that you could press into service if necessary?

Mr. MacMillan: We have rolling stock that is used at the peak season in the summer time, which at the moment is not being used. It would be immediately put back into service. We are very much aware of this. We have done our homework and we are ready for it.

Mr. McKenzie: Thanks.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Further to what Mr. McKenzie was saying about roadbeds, I noticed this Friday an item where the British government are going to spend 1 billion or $2.4 billion, roughly, in the next five years to rejuvenate that country's railways. Does the CNR intend to make a real effort to upgrade the roadbed and eliminate some of these level crossing hazards and straighten out some of the curves, and consider perhaps even the suggestion—I think you made it or someone suggested it in this Committee—that the control and maintenance of the roadbed be put under different jurisdiction?

Mr. MacMillan: I am familiar with the British rail program. What they hope to do really is to revitalise the whole railway system. A lot of work has to be done to accomplish that result.

[*Interprétation*]

L'outillage disponible présentement à travers le monde est pratiquement vieilli, de l'outillage lourd. Je crois qu'il serait très imprudent de notre part de commerencer, à acheter du nouvel outillage pour le compléter, parce que, nous l'espérons, il y aura pénétration sous peu et nous pourrons obtenir de l'outillage à poids léger qui fera l'ouvrage. C'est notre but.

En nous occupant de la crise de l'énergie, nous avons fait attention à cela. Nous avons établi nos plans bien à l'avance, de façon à pouvoir faire face très promptement à toute réaction qu'ils suscitent. Nous commencerons par remplir les trains et les horaires actuels, puis, si la demande dépasse cette mesure, nous accroîtrons le nombre de trains. Nous croyons pouvoir obtenir 100 p. 100 d'augmentation en capacité et cela nous rapprochera suffisamment des besoins actuels de transport par automobile et également par avion, parce qu'il est très facile d'obtenir une réduction du volume de transports aériens. Il n'est pas rayé de toute possibilité que les vols entre Montréal et Toronto soient réduits de 25 p. 100. Dans les circonstances actuelles, nous pouvons choisir ces exemples.

Nous pouvons également réétudier les horaires. Nous pouvons raccourcir le temps de parcours de certains trains, mais pour cela nous ne pouvons que raccourcir le train, ou faire varier le train tant que les heures d'arrivées et de départs conviendront aux voyageurs. Il est très possible de faire partir les gens en avion à minuit et de les rendre à destination à 2 h 00 ou 3 h 00 du matin. Toutefois, les voyageurs par train n'accepteront pas cela. Ils insistent pour arriver ou partir à 8 h 00 du matin et pour arriver à minuit. Ils ne sont pas intéressés par des arrivées ou des départs à 1 h 00 ou 2 h 00 du matin.

M. McKenzie: Monsieur MacMillan, avez-vous le matériel excédentaire que vous pourriez utiliser pour le service si c'était nécessaire?

M. MacMillan: Nous avons du matériel roulant que nous utilisons au moment de pointe avant l'été, et qui ne sert à rien pour l'instant. Nous les remettrions immédiatement en service. Nous savons très bien quoi faire. Nous avons appris nos leçons et sommes prêts à les mettre en pratique.

M. McKenzie: Merci.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Quand est-ce que M. McKenzie a dit au sujet des parcours, j'ai lu vendredi que le gouvernement britannique allait dépenser un milliard de schillings soit 2.4 milliards de dollars approximativement, au cours des cinq prochaines années afin de remettre à neuf les terre-pleins de chemins de fer. Est-ce que le Canadien National a l'intention de faire un réel effort pour améliorer le tracé des voies et éliminer certains dangers de passages à niveau, et redresser certaines courbes, et étudier peut-être même la suggestion . . . (je crois qu'elle est de vous ou d'une autre personne présente à ce Comité), selon laquelle la surveillance et l'entretien du tracé du chemin de fer soit placé sous une compétence différente?

M. MacMillan: Je connais le programme ferroviaire britannique. Ce qu'ils espèrent faire réellement, c'est de revitaliser l'ensemble du système ferroviaire. Ce résultat ne sera obtenu qu'au prix de travaux considérables.

[*Text*]

In Canada we have to be looking towards some of these things, but not the kind of thing Britain is doing. Rather I think the time will come, and we have done some work on this, for laying out brand new railways which do not now exist. I am talking now of intercity movements. There are ways . . .

Mr. MacKay: Excuse me sir, just to carry on your line of thought, if you do consider new railways between large cities in Canada, are you going to be looking at electrification of these?

Mr. MacMillan: That may be possible between Montreal and Toronto. I think we will have to build, at some time in the future, a brand new railway between Montreal and Toronto, one that has no grade crossings on it, or a minimum number of crossings, and with very little curvature.

Mr. MacKay: Is not electricity at present the most efficient way of powering railways, or a new railway?

Mr. MacMillan: Yes, I think it is. We know it is, if there is sufficient density. But the other side of the coin is that the evolution of the art of electric operation is subject to certain maximum speeds which have yet to be penetrated.

As I understand it—Mr. Hunt can correct me if I am wrong—they do not know how to operate an electric train in excess of about 150 miles an hour. One reason is the friction, the heat developed in the friction of picking up the current either from a third rail or from a trolley.

Mr. MacKay: Do you anticipate, sir, that any conventional means, rather than electricity would produce speeds in excess of that?

Mr. MacMillan: Yes, they will.

• 1110

Mr. MacKay: They will?

Mr. MacMillan: Yes, they will. The turbo train is capable of higher speeds than that. Some of the other trains which are under experiment, under development, will also run at higher speeds than that. I think electrification has very great merit where there is density because of the economies but it does not have, at this moment, the benefits of very much higher speeds. Is that right?

Mr. Hunt: That is correct, 150 miles per hour is the practical limit for the pick-up system right at the moment.

Mr. MacKay: I mentioned this briefly at one of your previous appearances, it is very interesting to look at Russia. As I understand it, they have a fairly massive electrification program. Of course, I do not know all the types of lines they have electrified but I understand they are electrifying about 1,000 miles of their system per year and they have about a quarter of their system electrified. Because Russia is fairly comparable to Canada, I am surprised that CN, as you indicated, sir, has done nothing in this at all. Surely, there must be a reason for it. Do you have extensive R and D facilities? Are you looking at this?

[*Interpretation*]

Au Canada, nous ne devons pas perdre ces efforts de vue, mais non pas chercher à imiter l'Angleterre. Plutôt il est temps pour nous, et nous y avons travaillé, de poser de nouveaux rails qui n'existent pas encore. Je fais allusion ici aux transports interurbains. Il existe des façons . . .

M. MacKay: Excusez-moi, monsieur, sur le même sujet, vous envisagez donc un système de chemin de fer interurbain au Canada, et dans ce cas, allez-vous le faire fonctionner à l'électricité?

M. MacMillan: La chose serait possible entre Montréal et Toronto. Je crois qu'il nous faudra construire, à un moment donné, un tout nouveau chemin de fer entre Montréal et Toronto, sans passages à niveau ou du moins très peu, et passablement rectiligne.

M. MacKay: L'électricité n'est-elle pas à l'heure actuelle la source d'énergie la plus efficace en matière de chemin de fer ou de nouveaux chemins de fer?

M. MacMillan: Oui, je crois que c'est cela. Nous savons qu'il en est ainsi si la densité est suffisante. Mais si nous examinons l'autre côté de la médaille, nous constatons que l'évolution de l'art de l'opération électrique est fonction de certaines vitesses maximales qui n'ont pas encore été atteintes.

Si je comprends bien, et M. Hunt peut me corriger si je fais erreur, on ne sait pas comment conduire un train électrique dont la vitesse dépasse 150 miles à l'heure. En partie à cause de la chaleur dégagée par le frottement du troisième rail ou du câble aérien qui transmet le courant.

M. MacKay: Voulez-vous dire, monsieur, que n'importe quel moyen conventionnel, sauf l'électricité, pourrait produire des vitesses supérieures?

M. MacMillan: Oui, c'est le cas.

M. MacKay: Comment cela?

M. MacMillan: Oui, je le répète. Le turbo-train peut atteindre des vitesses supérieures. Certains autres prototypes en construction pourront également atteindre des vitesses supérieures. Je crois que l'électrification des chemins de fer est très valable dans les régions densément peuplées, car elle est peu coûteuse, mais elle ne permet jamais d'atteindre, pour le moment du moins, les très hautes vitesses souhaitées. N'est-ce pas?

M. Hunt: C'est juste; 150 miles à l'heure est la vitesse que ce système permet d'atteindre à l'heure actuelle.

M. MacKay: J'ai déjà mentionné brièvement lors d'une de vos visites précédents, qu'il était très intéressant de voir ce qui se passait en Union soviétique. A ma connaissance, l'électrification des lignes de chemin de fer se développe de façon massive. Naturellement, je ne connais pas toutes les lignes qu'ils ont électrifiées mais le rythme annuel est de 1,000 miles, et environ 25 p. 100 du réseau est électrifié à l'heure actuelle. Comme l'URSS se compare assez facilement au Canada, je m'étonne de ce que le Canadien National, comme vous l'indiquez monsieur, n'ait rien réalisé dans ce sens. Il y a sûrement une raison à cela. Vos services de recherche et de développement sont-ils suffisants? Y avez-vous songé?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: We have the most extensive R and D facilities in North America.

Mr. MacKay: In North America?

Mr. MacMillan: Right. If I gave you the impression we have not thought about it, and have not talked about it, then I am sorry, that was an erroneous impression. What I intended to convey was that we do not have any plans at this moment for electrification, primarily because we do not have the density that would justify the very considerable expense required to install electrification. There are not many places in North America where this is so. New York to Washington is electrified and there are some terminals which are electrified. There may be others but they do not come to my mind immediately at all. Canadian Pacific has talked about electrifying their route through the canyon, through the Rockies, but that is for a totally different reason. It is because of the very unfavourable curvature and gradients that they experience and as a result they have a base.

Mr. Mackasey: You have forgotten the most important electrical line, Montreal to Mount Royal.

Mr. MacMillan: That is right, that line is electrified.

Mr. MacKay: I have heard about that constituency somewhere.

Mr. MacMillan: No, I would not like you to think I am against electrification, not at all, but it is a question of economics.

Mr. MacKay: Sir, could I ask you just a couple of quick questions on another subject? I think it was Mr. Turner perhaps who mentioned in his series of questions the subject of consultants. Do you rely pretty extensively on the use of consultants in your operation?

Mr. MacMillan: We use consultants very frequently.

Mr. MacKay: I will not ask you any more about it now because time does not permit, but would it be possible for you to table later roughly what your expenses have been arising out of the use of consultants for the last year?

Mr. MacMillan: I think so.

Mr. MacKay: Another thing I would like to ask you quickly, do you have any devices in most of your trains comparable to what you might call a flight recorder in an aircraft, to monitor the conditions that you encounter en route and so on?

Mr. MacMillan: This is particularly within Mr. Hunt's interest.

Mr. Hunt: This is a subject that is very close to us right now. The answer is, yes. We are the first railroad to do this. We have six recorders now; they are prototypes; they are purchased from the same companies that are producing the airline-style recorder. It is a black box.

Mr. MacKay: Are they very expensive, Mr. Hunt?

• 1115

Mr. Hunt: The six we purchased are expensive because they are prototypes and we are interested in them now as an experimental R and D tool. It is not meant for any other purpose except monitoring 12 functions within the train as the train traverses certain territory. We feed that back to our computer programs and are trying to get a read-out of the problems within the train; that is, the buff and draft forces within a train as it is operated normally in that subdivision. We will go on from there and probably de-

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Nos services de recherche et de développement sont les plus perfectionnés d'Amérique du Nord.

M. MacKay: D'Amérique du Nord?

M. MacMillan: Exactement. Si je vous ai donné l'impression que nous n'y avions jamais songé, que nous n'en avions jamais parlé entre nous, je suis désolé de vous dire que cette impression n'est pas fondée. Ce que je m'efforce de vous faire comprendre, c'est que nous n'avons aucun plan à l'heure actuelle d'électrification, premièrement parce que nous n'avons pas la densité de population qui justifierait les dépenses extrêmement considérables de l'électrification. Il y a peu d'endroits en Amérique du Nord où c'est ainsi. La ligne New York-Washington est électrifiée, et certains postes de fin de ligne le sont également. Il y en a peut-être d'autres, mais ils ne me viennent pas à l'esprit immédiatement. Le Canadien Pacifique a parlé d'électrifier son parcours par le canon, les Rocheuses, mais pour une raison totalement différente. En effet, les courbes et les pentes de ce parcours sont très dangereuses, ce qui justifie l'utilisation de l'électricité.

M. Mackasey: Nous avons oublié la plus importante ligne électrique, celle de Montréal-Mont-Royal.

M. MacMillan: C'est juste, cette ligne est électrifiée.

M. MacKay: J'ai entendu parler de cette circonscription quelque part.

M. MacMillan: Non, ne pensez pas que je m'oppose à l'électrification; pas du tout, mais c'est une question de rentabilité.

M. MacKay: Monsieur, pourrais-je vous questionner sur un autre sujet? M. Turner, sauf erreur, a mentionné les experts-conseils. Pour votre travail, vous en remettez-vous de façon assez systématique aux experts-conseils?

M. MacMillan: Nous leur faisons très fréquemment appel.

M. MacKay: Je ne poursuivrai pas pour l'instant car le temps ne nous le permet pas, mais pourrez-vous nous présenter plus tard un bilan de vos dépenses liées aux services d'experts-conseils pour l'an dernier?

M. MacMillan: Bien sûr.

M. MacKay: Autre chose, j'aimerais demander rapidement si vos trains sont munis de dispositifs analogues aux capteurs utilisés sur les avions et qui enregistrent toutes les conditions du vol?

M. MacMillan: Ceci intéresse particulièrement M. Hunt.

M. Hunt: C'est un sujet qui me touche de très près maintenant. La réponse est oui. Nous sommes les premiers en ce domaine. Nous en avons six maintenant; il s'agit de prototypes; nous les achetons à la société qui fabrique les capteurs destinés aux avions. C'est une petite boîte noire.

M. MacKay: Est-elle très coûteuse, monsieur Hunt?

M. Hunt: Les six que nous avons achetés le sont car il s'agit de prototypes que nous désirions utiliser comme instruments de recherche à l'essai. Ils ne sont conçus que pour enregistrer douze variables à l'intérieur du train, pendant que celui-ci traverse une certaine étendue de territoire. Les données obtenues sont transmises à un ordinateur pour essayer de déterminer les problèmes qui se posent à l'intérieur du train; c'est-à-dire, les forces de traction et d'inertie qui s'exercent sur le train conduit

[*Text*]

velop a much cheaper black box which will be used primarily for the purpose I have just mentioned. We are interested in forces within the train.

Mr. MacKay: Do you plan to put these, if the expense is not too great, in all of your trains, freight and passenger?

Mr. Hunt: That is looking a bit far ahead. I would not like to say, yes. I would suggest that it will not go quite that far, although it has crossed our minds that it would be particularly valuable in cases of abnormalities where you want to have an objective read out of all the functions prior to the abnormality. We have not made any decision.

Mr. MacKay: Mr. Hunt, over the years, I have had occasion to be involved in cases where people were injured. A friend on mine from Halifax was telling me today about a case that is presently before the Supreme Court of Canada, for example, where a young boy in the Maritimes, in Halifax, lost a leg. I think it was one of the Supreme Court Justices who raised the question in passing—he was considering the testimony as to whether all safety precautions had been observed and he was a bit skeptical after this length of time that he could rely on all of the things that were allegedly done or not done—so I am told, of the desirability of having some sort of a reliable monitoring device on trains that would remove this uncertainty as to what actually had happened. Was the whistle sounded? How fast was the train going at the time and so on? I am very glad to hear that you are working in this direction.

Mr. Hunt: There are two directions. The direction you just mentioned is one of them. Experimental purposes for track structure and forces within the train, is the other direction.

Mr. MacKay: How is my time, Mr. Chairman?

The Chairman: You have time for one more question.

Mr. MacKay: One more question. I will ask Mr. MacMillan then, as far as the present energy crisis is concerned, to your knowledge has the CTC done an inventory as to what rolling stock you have available to assist in moving petroleum products quickly and efficiently from areas of surplus to areas of need? Have you taken such a survey at the present time?

Mr. MacMillan: Yes, we have information about that. I cannot tell you what the CTC has done, I do not know, but at one point on the twenty-second I reminded the Committee that the railway industry in Canada, in North America for that matter, does not own most of the rolling stock used to move petroleum. These cars are owned by the petroleum companies themselves. We have a very limited ownership of tank cars which we use for our own purposes of one kind or another. I would pick a figure of about 100 cars.

Mr. MacKay: So you have, in fact, done this sir. You are working on it.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. MacKay: One last corrollary question, if I may Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

normalement dans ce tronçon de parcours. Partant de là, nous mettrons probablement au point des capteurs beaucoup moins coûteux qui seront surtout employés aux fins dont je viens de parler. Nous nous intéressons aux forces qui s'exercent à l'intérieur du train même.

M. MacKay: Avez-vous l'intention d'installer ces dispositifs, si le coût n'est pas trop onéreux, dans tous vos trains, de marchandises et de passagers?

M. Hunt: Vous anticipez trop. Selon moi, le projet n'aura pas cette envergure bien que nous y ayons songé puisque ce dispositif serait fort utile en cas d'anomalie si l'on veut avoir un compte rendu de toutes les donnés avant qu'elle se produise. Nous n'avons pris aucune décision.

M. MacKay: Monsieur Hunt, au cours des années, j'ai eu l'occasion de m'occuper de cas où ges gens avaient été blessés. Un de mes amis d'Halifax me racontait aujourd'hui un cas présentement devant la Cour suprême, où notamment, un jeune homme d'Halifax a perdu une jambe. Je crois que c'est l'un des juges de la Cour suprême qui a soulevé la question—il cherchait à déterminer, à partir des dispositions si toutes les mesures de précaution avaient été prises, et il hésitait après une période aussi longue à se fier à tous ce qui avait supposément été fait—on me dit donc qu'il serait souhaitable que les trains soient munis de dispositifs de contrôle fiables qui enlèveraient toute incertitude sur ce qui est arrivé. Le train a-t-il sifflé? A quelle vitesse allait-il? Et ainsi de suite. Je suis content de voir que vous travaillez dans cette voie.

M. Hunt: Il y a en fait deux voies. Il y a celle dont vous venez de parler, et il y a également des expériences sur la structure des voies ferrées ainsi que sur les forces exercées par le train lui-même.

M. MacKay: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Vous pouvez encore poser une question.

M. MacKay: Je demanderais donc à M. MacMillan, en ce qui concerne la crise de l'énergie actuelle, si, à sa connaissance, la CCT a fait un inventaire afin de savoir de combien de wagons elle dispose en vue de transporter les produits pétroliers rapidement et efficacement à partir des régions où il y a des excédents vers celles qui en ont besoin? Un tel sondage a-t-il eu lieu?

M. MacMillan: Oui, nous avons des renseignements à ce sujet. Je ne puis vous dire ce que la CCT a fait, je ne le sais pas, mais le 22 du mois j'ai rappelé au Comité que l'industrie ferroviaire du Canada, en fait de l'Amérique du Nord, ne possède pas la plupart des wagons servant au transport du pétrole. Ce sont les sociétés pétrolières elles-mêmes qui en sont propriétaires. Nous possédons un nombre très limité de wagons-citerne dont nous nous servons à nos propres fins, quelles qu'elles soient. Je dirais que nous avons environ 100 wagons.

M. MacKay: Vous avez donc fait cette étude. Vous y travaillez.

M. MacMillan: Oui.

M. MacKay: J'aurais une dernière question connexe, monsieur le président.

[*Texte*]

Do you envisage the large-scale movement, if it becomes necessary, of petroleum products will have any effect on the existing freight rate structures?

Mr. MacMillan: No, I would not think it would have any effect on the rate structure.

Mr. MacKay: Thank you.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, I would like to follow up with a few questions on the ones Mr. MacKay just asked dealing with the electricity on a train. I tried to follow the answers of Mr. MacMillan to those questions, but I think I may have missed some. Am I right in supposing in your previous answer that you are looking forward to passenger trains being electrified to be . . .

Mr. MacMillan: What I said really was that we are talking and thinking about electrification. We have not yet reached the point of feeling that it is desirable for us to electrify. I said also that there are limitations on the movement of passengers or freight, for that matter, not freight so much because high speed is not essential in freight, but in passenger movements there is at the moment a maximum speed at which they can be moved electrically which is about 150 miles an hour. I look forward to the day when we will move passengers at speeds very much in excess of that, and as a consequence we are not at the moment thinking in terms of passenger movements by electrical means with emphasis. We are emphasizing much more the other sources of locomotion which basically is the aircraft turbine, because it does not have this ceiling that electricity does. There are others: the linear motor, for example, is another opportunity which is under very great test. We are not doing it but the industry in the world is doing it. You know of the others, the turbine trains; in France, the S.N.C.F. has one with which it is experimenting and developing. I think that is the route it would go initially.

Mr. Loiselle: As you are talking about a maximum speed for electrified trains of 150 miles an hour . . .

Mr. MacMillan: Yes.

• 1120

Mr. Loiselle: . . . when your *Turbo* is running, what is the maximum speed from Montreal to Toronto?

Mr. MacMillan: By law, we are restricted to 95 miles an hour and at level crossings I think it is 80 miles for protection.

Mr. Loiselle: Why are you not satisfied with the electrified train at 150 miles an hour?

Mr. MacMillan: I am sure it would work there very well.

Mr. Loiselle: More than 90 miles . . .

Mr. Mackasey: With a travelling speed of about 18 miles an hour.

Mr. MacMillan: Yes, but I am talking about the day when a new right-of-way will be built and these will be built in this country. There will be improvements made in the right-of-way between Ottawa and Montreal; Ottawa and Toronto, Montreal and Toronto; and elsewhere as the density grows. Those railways will have to be without level crossings and in so far as possible without curves. At that time, if they are fully protected there is no limitation on speed excepting the machine itself. And I think we will get there.

[*Interprétation*]

Croyez-vous que le transport à grande échelle des produits pétroliers, s'il devient nécessaire, aura des répercussions sur les structures actuelles des tarifs de transport des marchandises?

M. MacMillan: Non, je ne crois pas qu'il y aurait des répercussions sur la structure des tarifs.

M. MacKay: Merci.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions se rapportant à celles qu'a posées M. MacKay au sujet de l'électricité dans les trains. J'ai essayé de suivre les réponses qu'a données M. MacMillan, mais je crois que certaines m'ont échappées. Ai-je raison de croire, d'après votre réponse précédente, que vous envisagez d'avoir des trains électriques à l'intention des passagers . . .

M. MacMillan: En fait, j'ai dit que nous y pensions. Nous n'en sommes pas encore au point où nous croyons qu'il soit souhaitable d'électrifier les lignes de chemin de fer. J'ai dit également que des limites sont imposées sur la vitesse des trains de voyageurs ou de marchandises bien que pour ces derniers la vitesse ne soit pas essentielle, mais la vitesse maximum des locomotives électriques serait d'environ 155 m/h. J'ai hâte au jour où l'on pourra transporter les voyageurs à une vitesse beaucoup plus grande, et c'est pourquoi à l'heure actuelle nous n'accordons pas tellement d'importance aux transports des voyageurs sur les lignes de chemin de fer électrifiées. Nous nous intéressons davantage aux autres moyens de locomotion, et surtout à la turbine d'avion, puisque la vitesse n'est pas limitée comme dans le cas de l'électricité. Il y en a d'autres: le moteur linéaire par exemple est actuellement à l'étude. Nous ne nous en occupons pas mais l'industrie du monde entier y travaille. Vous connaissez les autres, le turbo-train; en France, la S.N.C.F. en a un dont elle fait l'essai et qu'elle tente de mettre au point. Je crois que c'est la voie que nous suivrons d'abord.

M. Loiselle: Vous parlez d'une vitesse maximum de 150 milles à l'heure relativement aux trains électriques . . .

M. MacMillan: Oui.

M. Loiselle: . . . quelle est la vitesse maximum du turbo-train entre Montréal et Toronto?

M. MacMillan: En vertu de la loi, nous devons nous en tenir à 95 milles à l'heure et, aux passages à niveau je crois que la limite est de 80 milles à l'heure.

M. Loiselle: Pourquoi n'êtes-vous pas satisfait des locomotives électriques qui circulent à 150 milles à l'heure?

M. MacMillan: Je suis persuadé qu'elles fonctionneraient très bien là-bas.

M. Loiselle: Plus de 90 milles . . .

M. Mackasey: A une vitesse de croisière d'environ 18 milles à l'heure.

M. MacMillan: Oui, mais je fais allusion au jour où une nouvelle voie sera tracée et que ces trains seront construits ici. La ligne sera améliorée entre Ottawa et Montréal; Ottawa et Toronto, Montréal et Toronto, et ailleurs au fur et à mesure que la population augmentera. Il faudra que ces voies de chemin de fer ne comportent aucun passage à niveau et, dans la mesure du possible, qu'elles ne comportent aucune courbe. Alors, si elles sont pleinement protégées, la vitesse sera nullement limitée sauf par les possibilités de la machine elle-même. Et je crois que nous y parviendrons.

[*Text*]

Mr. Loiselle: All right, I accept that; at least you are looking into the matter and there is still a possibility. You just mentioned the Turbo; what is the status of the Turbo today? What is your experience with it?

Mr. MacMillan: The Turbo train has been running between Montreal and Toronto under test, not every day but intermittently for about three months. We will start it running again within the next few days from Montreal to Toronto and return, two trains running against one another. We will not carry passengers on them but we will put sandbags on to . . .

Mr. Mackasey: They are going to be on different tracks, I hope.

Mr. MacMillan: . . . to simulate the weight. Yes, they will be. And hopefully we will be able to accommodate some of the Christmas rush in the Turbo trains.

Mr. Loiselle: Within the three-week period?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Loiselle: That Turbo train has never been a success so far. What has the Turbo cost the people of Canada?

Mr. MacMillan: There has always been a misunderstanding about the Turbo train. The Turbo train was built by the United Aircraft Company.

Mr. Loiselle: I know that.

Mr. MacMillan: And they put the money into it. We did not buy the train; we have a lease arrangement; that still prevails.

Mr. Loiselle: Yes, but on your lease arrangement, since that Turbo nearly never ran properly, it must have cost you something.

Mr. MacMillan: Yes, we paid them the rent prescribed for the revenue trips when we had passengers on it. We paid them what we were called upon to pay but the moment it was taken out of service we stopped paying and we do not pay them in respect of the test trips at all.

Mr. Loiselle: And were you paying lease fees when the train was blocking the track from Montreal to Toronto or Toronto to Montreal because on a few trips you had misadventures there?

Mr. MacMillan: Yes, we did.

Mr. Loiselle: Yes, but were you paying the same lease?

Mr. MacMillan: No, there is provision in the agreement that looks after that. I have forgotten exactly what it is. It must run within certain time frames and if it does not then we do not pay.

Mr. Loiselle: So far, even if you have not had success with this Turbo train, you are satisfied with the arrangement you had for that leasing?

Mr. MacMillan: I think the arrangement we entered into was a very fortunate one for us.

Mr. Loiselle: And if I pursue the comment you just made, you are expecting better results in the near future for the Turbo train?

[*Interpretation*]

M. Loiselle: Très bien, j'accepte ce fait; au moins, vous étudiez la question et il s'agit là encore d'une possibilité. Vous venez de parler du turbo-train; quel est son statut à l'heure actuelle; quelle expérience en avez-vous?

M. MacMillan: Le turbo-train est à l'essai entre Montréal et Toronto, de façon intermittente depuis environ trois mois. Nous le remettrons encore en marche d'ici quelques jours de Montréal à Toronto et un autre train fera le trajet inverse. Ils ne transporteront pas de passagers mais des sacs de sable . . .

M. Mackasey: J'espère qu'ils circuleront sur deux voies différentes.

M. MacMillan: . . . qui serviront de test. Oui, ils circuleront sur deux voies différentes. Et nous espérons nous en servir pendant les fêtes.

M. Loiselle: D'ici trois semaines?

M. MacMillan: Oui.

M. Loiselle: Jusqu'à présent, ce turbo-train n'a pas encore été un succès. Combien a-t-il coûté aux Canadiens?

M. MacMillan: Il y a toujours eu un malentendu au sujet de ce train. Il a été construit par la *United Aircraft Company.*

M. Loiselle: Je sais.

M. MacMillan: C'est elle qui l'a financé. Nous ne l'avons pas acheté; nous avons un bail qui tient toujours.

M. Loiselle: Oui, mais cette entente, puisque le turbo n'a jamais fonctionné convenablement, a dû vous coûter quelque chose.

M. MacMillan: Oui, nous avons payé la location lors des voyages où il y avait des passagers. Nous leur avons versé les sommes convenues, mais lorsqu'il a cessé de fonctionner nous n'étions pas tenus de payer et nous ne payons pas non plus lorsque nous faisons des voyages d'essai.

M. Loiselle: Est-ce que vous étiez tenus de payer la location lorsque le train encombrait la voie entre Montréal et Toronto ou Toronto et Montréal, car lors de quelques voyages vous avez eu des mésaventures?

M. MacMillan: Oui, c'est exact.

M. Loiselle: Oui, mais est-ce que vous étiez tenus de payer la même location?

M. MacMillan: Non, l'entente contient une disposition à cet effet. J'ai oublié la formule exacte, mais je sais que le train doit fonctionner pendant un certain temps et sinon nous ne sommes pas tenus de payer.

M. Loiselle: Jusqu'à présent, même si ce turbo-train n'a pas connu de succès, vous êtes satisfait de l'accord de location?

M. MacMillan: Je crois que cette entente a été très favorable.

M. Loiselle: Et si j'ajoute à votre observation, vous vous attendez à de meilleurs résultats dans un avenir proche?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I expressed the fervent hope that the results are good.

Mr. Loiselle: In passing, you said you would put sandbags to simulate the weight. Can you put oil from Toronto to Montreal instead of sandbags to compensate for the weight?

Mr. MacMillan: We are going to put sandbags both ways.

• 1125

Mr. Loiselle: You should bring oil from Toronto.

Going back to something else: Canadian National Railways is the owner of how many trucking businesses in Quebec?

Mr. MacMillan: One little one.

Mr. Loiselle: No others?

Mr. MacMillan: Just one in Quebec. I think we have one other running inter-Quebec; we run from Montreal to Toronto and then to the Niagara Peninsula. Husband Transport is the name of this one.

We may have another that terminates in Montreal; it goes through to Western Canada. We do not have any real intra-Quebec operations at all.

Mr. Loiselle: I am looking for competition. What is there between provinces?

Mr. MacMillan: We have none eastward, but we do have westward: Montreal to Toronto, and west from there. We have two with interprovincial rights into Montreal.

Mr. Loiselle: If I am interpreting the opinion of the CTC correctly, you were favouring truck transport to help you to put a real competition price in the tariffs. But we have many complaints from trucking companies in Quebec they state that the CNR is bidding a lower price than that at which it could be done by truck, and that, by doing that, the CNR was losing money.

Mr. MacMillan: That sometimes arises; it is because the freight rates are not as high as the truckers would like to have them. Of course we work from a different base; we have very different tariffs. The public generally wishes to have freight rates as low as possible, truckers do not. They would like to have our rates increased right across the country, but this is not a matter over which we have too much control.

Mr. Loiselle: Does the CTC not fix rates between one point and another?

Mr. MacMillan: I do not think they set truck rates.

Mr. Loiselle: No, but they set the railway rates.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: J'espère en effet que les résultats seront favorables.

M. Loiselle: En passant, vous avez dit que le train transporterait des sacs de sable qui serviront de test. Ne pourrait-on pas remplacer le sable par du pétrole entre Toronto et Montréal pour obtenir le même poids?

M. MacMillan: Nous mettrons des sacs de sable dans les wagons à l'aller et au retour.

M. Loiselle: Vous devriez transporter du pétrole à partir de Toronto.

Revenons à un autre point: combien d'entreprises de camionnage le CN exploite-t-il au Québec?

M. MacMillan: Une seule petite entreprise.

M. Loiselle: Aucune autre?

M. MacMillan: Seulement une au Québec. Je pense que nous en exploitons une autre qui assure le transport entre le Québec et d'autres régions, ce service est assuré de Montréal à Toronto, puis jusqu'à la péninsule du Niagara. Celle-ci se nomme Husband Transport.

Il est possible que nous en exploitions une autre dont le terminus est à Montréal, elle assure le transport des marchandises jusqu'aux régions de l'Ouest du Canada. Nous n'assurons pas de service à l'intérieur du Québec.

M. Loiselle: Je recherche la concurrence. Quel service existe-t-il entre les provinces?

M. MacMillan: Nous n'en avons pas vers l'Est, mais nous en avons vers l'Ouest, de Montréal à Toronto et de cette ville vers les régions de l'Ouest. Nous exploitons deux entreprises ayant le droit d'assurer le transport interprovincial jusqu'à Montréal.

M. Loiselle: Si j'interprète correctement l'opinion de la Commission canadienne des transports, vous étiez en faveur du transport par camion pour vous aider à introduire des prix réellement concurrentiels dans les tarifs. Mais les entreprises de camionnage québécoises ont formulé de nombreuses plaintes; elles déclarent que le CN impose un prix inférieur que celui auquel ce transport pourrait être assuré par camion et qu'en raison de cela, le CN perd de l'argent.

M. MacMillan: Cela se produit quelquefois, c'est parce que les tarifs de transport de marchandises ne sont pas aussi élevés que le souhaiteraient les camionneurs. Bien entendu, nous partons d'une base différente, nous avons des tarifs très différents. En général le public désire avoir des tarifs de transport de marchandises aussi bas que possible, c'est le contraire chez les camionneurs. Ils voudraient que nous augmentions nos tarifs d'une côte à l'autre du Canada, mais ce n'est pas une question sur laquelle nous exerçons beaucoup de contrôle.

M. Loiselle: La Commission canadienne des transports fixe-t-elle les tarifs entre un point et un autre?

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'elle établisse les tarifs de transport par camion.

M. Loiselle: Non, mais elle établi les tarifs de chemins de fer.

[*Text*]

Mr. MacMillan: We file the rates. The CTC does not set them unless objections are raised to them, an inquiry is instituted, and an order flows from it. So far as rates are concerned, basically we set the rates in normal times, under the restraints of competition and what negotiations with industries provoke. Frequently these rates are compensatory to a railway, but would not be nearly as attractive to a trucker as if the rates were higher. The philisophy of trucking, basically, is to live under the rail rates.

Mr. Loiselle: You file your rates with CTC; When you file a rate for such a point to another, do you contract any companies at a lower rate than the one you file with the CTC?

I will tell you why I am questioning that. I did not bring my file, but two or thee years ago I had a case concerning sand used by Consumers Glass in Ville St. Pierre. A trucker used to carry it; at that point you took on the transport of the sand for Consumers Glass below the rate that you had filed with the CTC.

Mr. MacMillan: That could be so, but it arises because there is another rate filed. The case most likely is this: we had a class rate covering the movement of sand—this is silica sand?

Mr. Loiselle: Yes.

• 1130

Mr. MacMillan: And that was available to all shippers of sand from the point of origin to Montreal, for example. We could have done a deal with a particular glass company, if it was Consumers Glass, under which they committed themselves to giving us all the business of the movement of sand, at a preferred rate. That is what we call an agreed charge and it, in turn, is filed with the board, too. We do not move anything under tariffs that are not filed. But the second rate would undoubtedly be less than the class rate, and it might have been at a rate where the trucker found it very difficult to compete.

Mr. Loiselle: In that case apparently that is what happened.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Loiselle: You were carrying, at so much a ton, for less money than the rate that was filed at CTC.

Mr. MacMillan: Yes. That was the first rate that was filed, but the second one would also have been filed, as an agreed charge.

Mr. Loiselle: Why did you call it a preferred rate?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Nous leur communiquons les tarifs. La Commission canadienne des transports ne les établit pas à moins que des objections soient formulées à leur égard. Une enquête est entreprise et à la suite de cette dernière une ordonnance est promulguée. En ce qui concerne les tarifs, en temps normaux nous les établissons, compte tenu des incidences de la concurrence et des résultats des négociations avec les industries. Souvent ces tarifs sont compensatoires pour une compagnie de chemins de fer, mais ne sont pas aussi intéressants pour un camionneur que s'ils étaient plus élevés. Fondamentalement, le principe du camionnage est de ne pas imposer des tarifs supérieurs à ceux des chemins de fer.

M. Loiselle: Vous enregistrez vos tarifs à la Commission canadienne des transports, lorsque vous enregistrez un tarif pour le transport des marchandises d'un point à un autre, passez-vous un contrat avec les entreprises prévoyant un tarif inférieur à celui que vous avez enregistré à la Commission canadienne des transports?

Je vous dirai pourquoi je vous pose cette question. Je n'ai pas apporté mon dossier, mais il y a deux ou trois ans il y a eu une affaire concernant du sable utilisé par *Consumers Glass* à Ville Saint-Pierre. Un camionneur avait l'habitude de le transporter, à cet endroit-là vous preniez en charge le transport du sable pour le compte de *Consumers Glass* à un tarif inférieur à celui que vous aviez enregistré à la Commission canadienne des transports.

M. MacMillan: C'est possible, mais cela se produit parce qu'un autre tarif est enregistré. La situation est probablement celle-ci: nous avions un tarif par catégorie relatif au transport du sable, s'agit-il du sable siliceux?

M. Loiselle: Oui.

M. MacMillan: Et c'est à la disposition de tous les expéditeurs de sable du point d'expédition jusqu'à Montréal par exemple. Il est possible que nous ayons conclu un marché avec une entreprise particulière de fabrication de verres, s'il s'agissait de Consumers Glass, en vertu duquel ils s'engageaient à nous charger de tout le transport du sable à un tarif préférentiel. C'est ce que nous appellons un tarif convenu et à son tour, ce tarif est enregistré à la Commission également, pour le transport de marchandises, à des tarifs qui n'ont pas été enregistrés. Mais le deuxième tarif serait certainement inférieur au tarif par catégorie, et il est possible qu'il s'est agi de tarif contre lequel le camionneur a éprouvé de grandes difficultés à soutenir la concurrence.

M. Loiselle: Dans ce cas, apparemment, c'est ce qui s'est produit.

M. MacMillan: Oui.

M. Loiselle: Vous transportiez du sable à un tarif déterminé par tonne qui était inférieur à celui que vous aviez enregistré à la Commission canadienne des transports.

M. MacMillan: Oui. il s'agissait du premier tarif qui avait été enregistré, mais le second aurait également été enregistré, comme tarif convenu.

M. Loiselle: Pourquoi l'avez-vous appelé un tarif préférentiel?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Pardon?

Mr. Loiselle: You mentioned before that maybe you did some transportation at preferred rates.

Mr. MacMillan: I think I meant there was it was a "preferred" rate because it was less than the other rate. In consideration of that, the company would agree to give us all their business, or 80 or 90 per cent. It becomes a contract, really.

Mr. Loiselle: Yes. But even at that preferred rate, is the CNR at least making its costs?

Mr. MacMillan: Oh, yes. It is illegal for us to publish any rates which are not compensatory, other than for grain.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could I ask a supplementary in connection with the Turbo train?

The Chairman: Yes.

Mr. Mazankowski: How much money has the CNR spent on the Turbo train to date, directly or indirectly?

Mr. MacMillan: Capitalwise, nothing. I could not tell you.

Mr. Mazankowski: On your lease arrangements, then.

Mr. MacMillan: I would have to get those figures for you.

Mr. Mazankowski: Could you provide them for the Committee?

Mr. MacMillan: Oh, sure.

Mr. Mazankowski: This afternoon, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: If we can. We can get that for you, I am told.

The Chairman: Mr. Masniuk.

Mr. Masniuk: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. MacMillan a few questions about our safety record and some of the safety features.

Looking at the figures I have here on derailments, between 1965 and 1971 there was on average of 291 derailments per year, and in 1972 we had 327. Could you explain why, all of a sudden, in one year, it jumped up?

Mr. MacMillan: Mr. Hunt will answer, if he may.

Mr. Hunt: What is the source of your figures? I do not place them right at the moment.

Mr. Masniuk: We got these figures from the CNR data service.

Mr. Hunt: What did you quote again?

Mr. Masniuk: The average number of derailments between 1965 and 1971 was 291 year.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Pardon?

M. Loiselle: Avant cela, vous avez mentionné qu'il est possible que vous ayiez effectué le transport de marchandise à des tarifs préférentiels.

M. MacMillan: Je pense que dans ce cas là, je voulais dire qu'il s'agissait de tarif préférentiel parce qu'il était inférieur à l'autre tarif. Pour cette raison, l'entreprise accepterait de nous charger du transport de la marchandise ou au moins de 80 ou 90 p. 100 de ce transport. En fait, cela devient un contrat.

M. Loiselle: Oui. Mais même à ce tarif préférentiel, au moins, le Canadien National rentre-t-il dans ces frais?

M. MacMillan: Oh, oui, nous n'avons pas le droit de publier des tarifs qui ne sont pas compensatoires, excepté ceux qui ont trait au transport des grains.

M. Mazankowski: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire au sujet du Turbo train?

Le président: Oui.

M. Mazankowski: Quelle somme le Canadien National a-t-il dépensée jusqu'à ce jour en ce qui concerne le Turbo train, directement ou indirectement?

M. MacMillan: En matière de capitaux, rien. Je ne peux pas vous le dire.

M. Mazankowski: En ce qui concerne votre bail, alors.

M. MacMillan: Il faudra que j'obtienne ces chiffres pour vous.

M. Mazankowski: Pouvez-vous les communiquer au Comité?

M. MacMillan: Certainement.

M. Mazankowski: Cet après-midi, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Si nous le pouvons. On me dit que nous pouvons les obtenir pour vous.

Le président: Monsieur Masniuk.

M. Masniuk: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser à monsieur MacMillan quelques questions au sujet de nos résultats en matière de sécurité et de certains moyens de sécurité.

En parcourant les chiffres dont je dispose au sujet des déraillements, entre 1965 et 1971, il y a eu en moyenne 291 déraillements par an et en 1972, il y en avait 327. Pouvez-vous expliquer pourquoi brusquement, en l'espace d'un an, ils ont augmentés?

M. MacMillan: Si vous le permettez, M. Hunt répondra à cette question.

M. Hunt: Quelle est la source de vos statistiques? Je n'arrive pas à les situer présentement.

M. Masniuk: Le service des données du Canadien National nous a communiqué ces statistiques.

M. Hunt: Quels sont les chiffres que vous avez cités?

M. Masniuk: Entre 1965 et 1971, il s'est produit en moyenne 291 accidents par an.

[*Text*]

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Masniuk: And in 1972 we had 327. Is that correct?

Mr. Hunt: I do not have those figures, but in 1972 we did have an increase. I accept that.

Mr. Masniuk: I was wondering why. What were the causes?

Mr. Hunt: There were two things, as I know it now. First, in 1972, we determined that we were going to set up a very accurate data base for the whole system on all accidents for any cause. Normally we report accidents to the commission of $750 or more, and the accuracy of that reporting has been beyond dispute. But what has not been too accurately depicted within our own records are all the minor accidents that occur in the categories below $750. We decide within Canadian National that we wanted to know them all accidents, from $5 up or not, not just the reported ones. Therefore in 1972, to get our data base correct because we were putting a computer program in at that time to enhance our ability to retrieve information, were putting a computer program in at that time to enhance our ability to retrieve information, we set out across the sytem and laid on a hard program to ensure that all accidents, no y count is high; we actually determined that year that we were going to collect them all for our own purposes.

• 1135

Second, as you know and I think most people recognize, we have been faced with major increases in traffic in the last three or four years, our trains are heavier and we are, of course, running into a bit more difficulty on the questions of rail and rail damage. In light of the knowledge we now have of these increases in traffic and these heavy train loadings, in addition to the fact that we are getting our hands on the kinds of forces involved between the rail and the tracks, we will commence a program, in 1974 for rail replacement that is far greater than, I think, anything you would have seen in the past 25 years. So, these are the two factors of which I am aware that contribute to that 1972 statistic.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, many of these derailments, on-line derailments, are caused by burned-off journals. I am sure, when I speak of electronic hotbox detectors, you know what I am talking about. Are you satisfied with the performance of these detectors?

Mr. Hunt: Yes, very much so and I am certainly glad you mentioned this. This is one of our success stories. We still have hotboxes and we still have burned off journals due ti hotboxes, but after installing something close to 150 of these electronic devices on lines, our record in hotboxes has improved dramatically and today we now run something close to 7.5 million car miles between a hotbox. This is three times better than the U.S. average, just to give you some feel at where the U.S. roads are, and the CP runs about the same thing as we do, just to give you another measure. That figure of performance has been reached over the past five or six years and although it has not eliminated the hotbox burned-off journal problem, it certainly has

[*Interpretation*]

M. Hunt: Oui.

M. Masniuk: Et en 1972 nous en avions 327. Est-ce exact?

M. Hunt: Je ne dispose pas de ces statistiques, mais en 1972, nous avons enregistré une augmentation. J'admets cela.

M. Masniuk: Je me demande pourquoi. Quelles en étaient les causes?

M. Hunt: Il y a deux facteurs comme je le sais maintenant. D'abord, en 1972 nous avons décidé que nous allions établir une base de données très précises pour tout le réseau au sujet de tous les accidents dus à une cause quelconque. Normalement, nous faisons rapport à la Commission des accidents dont les dégâts sont d'une valeur de $750 ou plus et la précision de ces rapports n'a pu être contestée. Mais ce sont tous les accidents mineurs qui se produisent et qui entraînent des dégâts d'une valeur inférieure à $750, qui n'ont pas été enregistrés avec précision dans nos propres dossiers. Nous avons décidé qu'au Canadien National nous voulions les connaître tous, qu'il s'agisse de dégâts d'une valeur de $5 ou plus, pas seulement ceux dont il a été fait rapport. Par conséquent, en 1972, pour que notre base de données soit exacte, parce que nous commencions à utiliser un ordinnateur à ce moment-là pour nous permettre de mieux retrouver des renseignements, nous nous sommes intéressés à tout le réseau et nous avons élaboré un programme efficace pour veiller à ce que tous les accidents, aussi minimes qu'ils le soient, soient signalés à notre administration centrale. C'est une des raisons pour lesquelles les statistiques de 1972 sont élevées. En fait, cette année-là, nous avions décidé que nous allions les relever à nos propres fins.

Deuxièmement, comme la plupart des gens, et vous le savez, nous avons dû répondre, au cours des trois ou quatre dernières années, à de grandes augmentations du débit de la circulation. Nos trains sont plus lourds et donc, bien entendu, nous avons plus de difficultés en ce qui concerne l'entretien des voies ferrées et le dommage fait à celles-ci. Comme nous savons maintenant que le trafic est plus grand et les trains plus chargés, et que nous connaissons maintenant le genre de forces imposées aux voies ferrées, nous allons commencer en 1974 un programme visant à remplacer les rails. Ce programme est le plus vaste depuis les 25 dernières années. Ces deux facteurs influencent les données de 1972.

M. Masniuk: Monsieur le président, beaucoup de ces déraillements sont dus à des fusées brûlées. Si je parle d'avertisseurs électroniques de paliers chauds, je suis certain que vous savez de quoi je parle. Êtes-vous satisfait de ces détecteurs?

M. Hunt: Énormément. Je suis heureux que vous en parliez. Nous avons encore des cas de paliers chauds et de fusées brûlées à cause de ces paliers chauds; mais après avoir installé environ 150 de ces appareils électroniques sur les voies ferrées, environ 7.5 millions de milles de wagons peuvent maintenant circuler entre des coussinets échauffés. Notre moyenne est trois fois supérieure à celle des États-Unis, et n'oubliez pas que le CP utilise souvent les mêmes voies que nous. C'est au cours des cinq ou six dernières années que nous avons réussi cette performance. Cela n'a pas supprimé le problème des coussinets échauffés et des fusées brûlées, mais il en a tout de même réduit le nombre ainsi que le nombre d'accidents qu'ils causaient.

[*Texte*]

reduced the number and reduced the number of train accidents that we have due to that cause.

Mr. Masniuk: Did I hear you correctly, did you say you had 150 locations now?

Mr. Hunt: Approximately, yes.

Mr. Masniuk: Does that go clear across from coast to coast pretty well?

Mr. Hunt: Yes, we are trying to fill out our major routes at the present time.

Mr. Masniuk: You talked briefly, I think it was at the last meeting here, about the fact that you are going to lay many more miles of new rail. How many miles of new rail would you be laying of, could we call it, continuous rail, one quarter of a mile?

Mr. Hunt: Yes, almost exclusively continuous welded rail.

Mr. Masniuk: Are you running into difficulty getting the steel now?

Mr. Hunt: Yes, we had difficulty through 1973. We think the mills are now out of difficulty and they have given us commitments for 1974 that will see the required tonnage on our property for welding well in advance of the programs out on line.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, with regard to upgrading road beds, we spoke very briefly about upgrading, and I think Mr. MacMillan mentioned that some of the branch lines will be upgraded too. Have you an extensive program lined up for 1974 on the main lines and also on the branch lines?

Mr. Hunt: I can mention that. The rail program on the main lines is very heavy, the heaviest we have seen for 20 years, but on the branch network about which I think you are concerned on the Prairies, we have $6 million to $7 million set aside in our 1974 budget, not particularly for rail, but for the other capital items that are required, rail anchors, tie plates, ties, some ballasts and some bank widening. So, we are starting the program and, as you know, bank widening and drainage are things that have to go ahead of the rehabilitation of the line itself.

Mr. Masniuk: Mr. Chairman, I will ask Mr. Hunt this question. How far away from a crossing where you have flashing signals do you put your position so it will be well equipped for the light to flash?

Mr. Hunt: I could work it out. We have to have 22 seconds warning at maximum speed. I could work it out if you are . . .

Mr. Masniuk: Twenty-two seconds warning.

Mr. Hunt: Yes, twenty-two seconds at 80 miles an hour would take you back to the bond point.

Mr. Masniuk: When the Turbo train had this accident, were they protected far enough back? If you were going 95 miles an hour, that does not give the motorist . . .

Mr. MacMillan: We were responding all the way back, yes.

[*Interprétation*]

M. Masniuk: Avez-vous bien dit qu'il y en avait maintenant 150?

M. Hunt: Oui, environ.

M. Masniuk: Y en a-t-il d'une mer à l'autre?

M. Hunt: Oui. Nous essayons présentement d'en répartir tout le long des voies les plus importantes.

M. Masniuk: Lors de la dernière séance, je crois, vous avez brièvement parlé du fait que le CN allait bientôt établir beaucoup d'autres milles de nouveaux rails. Mis bout à bout, combien de milles cela ferait-il, un quart de mille?

M. Hunt: Oui, presque uniquement des rails soudés les uns aux autres.

M. Masniuk: Avez-vous de la difficulté à obtenir de l'acier?

M. Hunt: Oui, nous en avons eu pendant toute l'année 1973. Je crois que les aciéries ont résolu leur problème. Elles se sont engagées à nous fournir en 1974 le tonnage nécessaire au soudage bien avant que les rails soient prêts à être installés.

M. Masniuk: Monsieur le président, en ce qui concerne la rénovation de l'infrastructure, je crois que M. MacMillan a mentionné que certaines des voies ferrées seraient également rénovées. Avez-vous prévu un vaste programme pour les voies principales et secondaires en 1974?

M. Hunt: Je peux vous dire que le projet visant les voies principales est très important, le plus important depuis vingt ans, mais nous avons prévu de 6 à 7 millions de dollars dans notre budget de 1974 pour les rails des voies ferrées principales et secondaires, en particulier celles dont vous vous préoccupez dans les Prairies, mais il faut d'autres crédits pour les ancres des rails, les selles d'arrêt, les traverses, les ballasts et l'élargissement de certaines rampes. Nous lançons le programme, mais comme vous le savez, l'élargissement des rampes et le drainage doivent se faire avant la rénovation de la voie ferrée elle-même.

M. Masniuk: Monsieur le président, je vais poser une question à M. Hunt. A quelle distance de passage à niveau où sont installés des feux de signalisation, se trouvent les postes de garde afin qu'ils soient en mesure de faire clignoter des lumières?

M. Hunt: Je pourrais le calculer. A la vitesse maximale, il faut un avertissement de 22 secondes.

M. Masniuk: Un avertissement de 22 secondes.

M. Hunt: Oui. Vingt-deux secondes à 80 milles à l'heure vous ramènerait au point d'aiguillage.

M. Masniuk: Lorsquele train Turbo a eu le fameux accident, était-il protégé si loin derrière? Si le train va à 95 milles à l'heure, cela ne laisse pas à l'automobiliste . . .

M. MacMillan: Il y avait en effet une réaction sur toute cette distance.

[*Text*]

Mr. Masniuk: They went back far enough?

• 1140

Mr. MacMillan: Yes, we did; that was part of the order. We had to move the bonding back to provide for the 22 Sections; that is correct.

Mr. Masniuk: Very good. That is all I have, Mr. Chairman, for this time.

The Chairman: Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you. Just to follow this for a moment, do you require your engineers to blow the whistle at every crossing?

Mr. MacMillan: They have to blow the whistle and start the bell at the quarter-mile board preceding every level crossing.

Mr. Schellenberger: Even on those lines which are not used that often?

Mr. MacMillan: Yes; with one exception: within what is described as a thickly peopled area of a town or a city, the municipality may apply to the board for a . . .

Mr. Schellenberger: You would have a protected crossing there, though, so there would be no problem. I am interested in following up the trucking question for a moment. You said that you only have one trucking firm that goes interprovincial . . .

Mr. MacMillan: No, no. I said we had only two trucking companies with interprovincial rights in Quebec.

Mr. Schellenberger: But you do have trucking firms that cross Canada regularly?

Mr. MacMillan: Yes, except through Quebec.

Mr. Schellenberger: Except through Quebec.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Schellenberger: I think one of the things that concerns the trucking firms is that interprovincial trucking firms have to have licences for every province they cross. In the United States they can buy one licence to go through all the states but in Canada, where each province has its own licence, it may become very expensive. Now, with your piggyback trucking firm you do not need a licence to cross each provincial boundary; you can take that truck with an Alberta licence into Quebec or into Ontario without having to pay any of these provincial licensing fees. Is this correct?

Mr. MacMillan: I do not know that; if they were put on the piggyback on the train, that could be the result. I would not like you to be influenced. Of course, once it gets on the train, then it has no power attached to it and it becomes a trailer and we pull it from point of origin to destination.

Mr. Schellenberger: Well, you are in the trucking business. Do you licence these trailers in a province?

[*Interpretation*]

M. Masniuk: Avait-il assez loin?

M. MacMillan: Oui, cela faisant partie de commande. Nous avons dû faire remonter l'entreposage pour fournir les 22 sections, c'est exact.

M. Masniuk: Très bien. Pour l'instant c'était tout ce que je veux savoir.

Le président: Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Merci. Juste pour poursuivre cette discussion un instant, vos conducteurs sont-ils tenus d'actionner le sifflet à tous les passages à niveau?

M. MacMillan: Ils doivent actionner le sifflet et sonner la cloche au panneau qui se trouve à un quart de mille avant chaque passage à niveau.

M. Schellenberger: Même sur les voies qui ne sont pas très utilisées?

M. MacMillan: Oui, à une exception près: dans un quartier densément peuplé d'une ville ou d'une cité, la municipalité peut demander au conseil . . .

M. Schellenberger: Vous avez cependant des passages à niveau protégés à ces endroits-là, et il n'y a donc pas de problèmes. Je voudrais poursuivre la question du camionnage pendant quelques instants. Vous avez dit que vous n'exploitez qu'une seule entreprise de camionnage qui assure le transport interprovincial . . .

M. MacMillan: Non, non. Je dis que nous n'exploitions que deux entreprises de transport interprovincial par camion reconnues au Québec.

M. Schellenberger: Vous exploitez cependant des entreprises de camionnage qui assurent régulièrement le transport des marchandises d'un bout à l'autre du pays?

M. MacMillan: Oui, excepté par le Québec.

M. Schellenberger: Excepté par le Québec?

M. MacMillan: Oui.

M. Schellenberger: Je crois que l'une des choses qui inquiète les entreprises de camionnage, c'est que celles qui assurent le transport interprovincial des marchandises doivent avoir des permis pour toutes les provinces que traversent leurs camions. Aux États-Unis, elles n'achètent qu'un permis pour traverser tous les États, mais au Canada chaque province a son propre permis, cela peut devenir très coûteux. Or, avec votre service rail-route, vous n'avez pas besoin de permis pour que vos véhicules franchissent chaque frontière provinciale, avec un permis délivré dans l'Alberta, vous pouvez amener ce camion dans le Québec ou dans l'Ontario sans devoir payer les droits provinciaux de permis. Est-ce exact?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant de cela, s'il s'agit d'un service rail-route qui se produirait. Je ne voudrais pas que vous soyez influencé par ma réponse. Bien entendu, une fois qu'il est attaché au train, il devient une remorque et nous le remorquons de son point d'origine jusqu'à sa destination.

M. Schellenberger: Vous exploitez des entreprises de camionnage. Vous immatriculez des remorques dans une province?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Do you mean the ones that we operate ourselves?

Mr. Schellenberger: Your own trucking firms.

Mr. MacMillan: Oh, yes, of course. They follow the same rules as any other trucker and we attorn to the provincial regulatory tribunal.

Mr. Schellenberger: So if you are loading freight in one province with—I am from Alberta so let us say that trailer is licensed in Alberta—you load freight on that trailer; you put it on a flatcar and take it across Canada. It has an Alberta licence in Ontario if that is its destination. You put on an Ontario licensed tractor and pull it in that province; you do not require to license that trailer in that province? It is inside the province.

Mr. MacMillan: The railway has no special privileges in this field at all. If that were the rule applicable to any other Alberta trucker, then it would also apply to ours.

Mr. Schellenberger: This is what I am interested in. That is why I am asking the question. If that is the case, then other trucking firms that are in competition with your trucking firms could, in fact, do the same thing, could they not?

Mr. MacMillan: Oh, yes, and they do it every day in the week.

Mr. Schellenberger: And they just require the one licence so long as the tractor that picks up that trailer is licensed within that province.

Mr. MacMillan: As I said, I would hate for you to be influenced by my answer on that. I do not know whether they have to have an Alberta licence and an Ontario licence, but the same rules apply to both. As you may know, the number of trailers that we move for other owners is substantially greater than ours.

Mr. Schellenberger: I think this is a very good thing. As a railway company I hope you would be encouraging trucking firms, no matter if you own them or not, to utilize this form.

Mr. MacMillan: We are.

• 1145

Mr. Schellenberger: It is stated here in an article that the cost of energy to move freight per ton mile by truck is 2,340 British Thermal Units; the same cost by train is 680 BTUs. Could there be a sort of commuter run, let us say? We find a lot of trucks on our highways between Toronto and Montreal. Let us use those two cities for example, and it is the same between Edmonton and Calgary. Could there be a system whereby we could encourage these trucking firms to have tractors in each city but in fact use the piggy-back idea between those cities?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Voulez-vous dire ceux que nous exploitons nous-mêmes?

M. Schellenberger: Vos propres entreprises de camionnage.

M. MacMillan: Oui bien entendu. Elles se conforment aux mêmes règles que tout autre camionneur et nous relevons des tribunaux provinciaux investis d'un pouvoir de réglementation.

M. Schellenberger: Si vous chargez des marchandises dans une province—je suis originaire de l'Alberta—disons donc que cette remorque est immatriculée dans l'Alberta, vous chargez des marchandises sur cette remorque, vous la mettez sur un wagon plate-forme et la transportez à travers le Canada. Elle a une plaque d'immatriculation de l'Alberta en Ontario si c'est sa destination. Vous l'attachez à un tracteur immatriculé de l'Ontario et la remorquez dans cette province, vous n'avez pas besoin d'immatriculer cette remorque dans cette province? Elle se trouve dans la province.

M. MacMillan: Les chemins de fer ne bénéficient pas de privilèges spéciaux dans ce domaine. Si c'était le règlement applicable à tout autre camionneur de l'Alberta, il serait également applicable à nous.

M. Schellenberger: C'est ce que je veux savoir. C'est pourquoi je vous pose cette question. Si c'est le cas, alors les autres entreprises de camionnage qui font concurrence aux vôtres pourraient en fait, faire la même chose, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, et elles le font tous les jours de la semaine.

M. Schellenberger: Et elles n'ont besoin que de permis aussi longtemps que le véhicule tracteur qui est fixé à cette remorque est immatriculé dans cette province.

M. MacMillan: Comme je l'ai dit, je ne voudrais pas que vous soyez influencé par ma réponse à ce sujet. Je ne sais pas si elles doivent avoir un permis de l'Ontario ou de l'Alberta, mais les mêmes règlements s'appliquent aux deux. Comme vous le savez peut-être, le nombre de remorques que nous acheminons pour d'autres propriétaires est sensiblement plus élevé que le nôtre.

M. Schellenberger: Je pense que c'est une très bonne chose. En tant que compagnie de chemin de fer, j'espère que vous encouragez les entreprises de camionnage, que vous en soyez ou non le propriétaire, à utiliser cette forme de transport.

M. MacMillan: C'est ce que nous faisons.

M. Schellenberger: Il est stipulé ici dans un article que le coût du combustible pour le transport des marchandises par tonne-mille par camion est de 2,340 unités thermiques, britanniques (BTU) et le même coût par train est de 680 unités. Pourrait-il y avoir une sorte de service de navette, disons? Nous voyons beaucoup de camions sur nos routes entre Toronto et Montréal. Servons-nous de ces deux villes comme exemples, et c'est la même chose entre Edmonton et Calgary. Pourrait-il y avoir un régime par lequel nous pourrions encourager ces entreprises de camionnage à avoir des tracteurs dans chaque ville, et de fait, se servir du service rail-route entre ces villes?

[*Text*]

Mr. MacMillan: We do, but as you say there is a very large volume of this traffic moved on the highways—Montreal to Toronto, and still, Edmonton to Calgary. However, we do run piggy-back trains every day between Toronto and Montreal, and I am sure there is a train between Edmonton and Calgary. Whether we run it or the CP does I do not know.

Mr. Schellenberger: One of the complaints is that there is a problem once they do use that service to get the trailer off the car and hook it to a tractor. It takes days sometimes to do this simply because of problems within the yards, shuffling cars to the proper unloading ramp and this type of thing. I would think if in fact we are going to encourage trucking firms to use this facility you may have to update these facilities to get trailers off as quickly as possible so the trucks, let us say from Edmonton to Calgary, can get there quicker by a number of days.

Mr. MacMillan: Well let me remind you that there is a practical problem involved in this and it is that when we put a train together and using piggy-back flats with two trailers, by definition they are strung out in a long line, a 60-car train. They have to be unloaded off a ramp which necessitates putting the first fellow at the end of a string. What we do at these piggy-back terminals is cut the train into two, three, four segments and back them up, but if a fellow wants his trailer and just by the throw of the dice it is 10 cars away from the ramp he has to wait until the others are pulled off. There is nothing anybody can do about that. That is most unfortunate, most undesirable, but we cannot split it up and back every car up against a ramp.

We are not defeated in this because as you may know we have a large number of vehicles capable of lifting a container off a car from the side, or for that matter putting a trailer on from the side but these are running on rubber tires in the yards and we cannot have the congestion of the tractors all being there at the same time. It is really a problem that flows from the fact that we create our own peaks and our own congestion. When we bring a train in we automatically have congestion and a peak. However, hundreds and hundreds of trailers move every day on the railway.

Mr. Schellenberger: I really think it is a good way, particularly in moving trailers across Canada.

Concerning the federal government ordering the railway employees back to work through special legislation and imposing an increased wage settlement, this move can have no alternative but to pave the way for a fantastic government subsidy at public expense to meet railways' added operating costs at a time when government had already imposed a railway rate freeze. This freeze has placed a heavy burden on highway carriers and has forced them to remain in competition by maintaining current rates regardless of increasing operating costs. Have you any comment to make on that, Mr. MacMillan?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Nous le faisons, mais, comme vous le dites, il y a un trafic considérable de ce genre entre Toronto et Montréal, et encore entre Edmonton et Calgary. Toutefois, nous exploitons quotidiennement des trains rail-route entre Toronto et Montréal, et je suis sûr qu'un train voyage entre Edmonton et Calgary. Qu'il s'agisse de nous ou du CP, je ne le sais pas.

M. Schellenberger: Une des plaintes que nous avons reçues est qu'il y a un problème lorsqu'on commence à se servir de ce service, c'est de déplacer la remorque du wagon et de l'accrocher au tracteur. Quelquefois, la chose prend des jours, tout simplement à cause des problèmes à l'intérieur des cours, du déplacement des wagons à la propre rampe de déchargement et ainsi de suite. Comme question de fait, je crois que si nous voulons encourager les entreprises de camionnage à se servir de cette facilité, vous devrez peut-être moderniser ces installations pour permettre de débarquer une remorque aussitôt que possible de sorte que les camions, disons d'Edmonton à Calgary, pourront diminuer le temps d'un certain nombre de jours.

M. MacMillan: D'abord, laissez-moi vous rappeler que la question implique un problème pratique, soit celui de l'assemblage d'un train et de l'emploi des wagons rail-route doubles. Par définition, le train est long, soit environ 60 wagons. Le déchargement se fait au moyen d'une rampe, ce qui nécessite que le premier soit mis au bout de la ligne. Ce que nous faisons aux terminaux rail-route c'est de couper le train en deux ou trois sections et de les reculer, mais si une personne veut sa remorque et, tout simplement par chance, elle se trouve à dix wagons de la rampe, il doit attendre que les autres soient déplacées. On ne peut rien y faire. C'est très malheureux, c'est très peu à désirer, mais nous ne pouvons diviser le train et placer chaque wagon contre une rampe.

Ce n'est pas une défaite pour nous parce que, comme vous le savez, nous avons un grand nombre de véhicules qui peuvent soulever de côté un container d'un wagon, ou, pour ce qui en est, placer une remorque de côté, mais ceux-ci ont des pneus en caoutchouc dans les cours et nous ne pouvons avoir d'encombrement de tracteurs en même temps. Il s'agit réellement d'un problème qui découle du fait que nous créons nos propres cimes et notre propre encombrement. Lorsque nous amenons un train, nous avons automatiquement l'encombrement et le sommet. Cependant, des centaines et des centaines de remorques sont déplacées chaque jour par le rail.

M. Schellenberger: Je crois que c'est une bonne façon de déplacer des biens à travers le Canada, surtout des remorques.

En ce qui concerne l'ordre du gouvernement fédéral, par l'entremise d'une loi spéciale, aux employés des chemins de fer de retourner au travail et d'accepter un règlement d'augmentation de salaire, ce geste ne peut avoir d'autre conséquence que de paver la route à un subside fantastique du gouvernement, aux frais du public, pour répondre aux frais accrus d'exploitation des chemins de fer, alors que le gouvernement a déjà imposé un gel des taux ferroviaires. Ce gel a imposé un lourd fardeau aux transporteurs routiers et les a forcés, en vue de la concurrence, à maintenir leurs taux courants sans tenir compte des frais accrus d'exploitation. Avez-vous des commentaires à ce sujet, monsieur MacMillan?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I would not like to be considered an expert on the impact on highway carriers of these forces to which you referred, but I think that is inevitably the case if they are determined to continue being totally competitive. By that I mean having rates that are related to the railway rates. They may be a little lower, they may be equal.

Mr. Schellenberger: Of course, you want to keep the railway and the trucking firm that the railways' own going and everything, but I am concerned that the rates, because of increased costs of truck and fuel, may run a lot of small trucking firms out of business. Now, we do not want to do that.

Mr. MacMillan: We are not running them out of business.

• 1150

Mr. Schellenberger: No, it is because of the frozen freight rates that this may happen.

Mr. MacMillan: I know they are very interested in this problem.

Mr. Schellenberger: Yes.

Mr. MacMillan: And I understand the problem.

Mr. Schellenberger: Now, I have a bit of a local question. When you closed a number of depots or whatever they are called, on a line from one point to another, you put a truck in place of the stop of the train to haul baggage or freight or whatever it happens to be. When that was done, was any consideration given to the private trucking firms that run let us say from Edmonton to a small point outside of Edmonton at the same rate or a lower rate than the truck that you put on, instead of putting on your own truck and driver and running in competition with a private firm that could have performed the same service?

Mr. MacMillan: I think in most instances, and my colleagues will correct me if I am wrong, we have always tried to get a local trucker to do this job and I know that there are many instances where this is the fact, but it is not always attractive to them.

Mr. Schellenberger: I know you give good service to many communities with the CN trucks . . .

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Schellenberger: . . . but it seems weird that the local trucking firm is running with half a load and your are running with half a load. It seems to me there is some inefficiency.

Mr. MacMillan: There are many instances in which the local trucker would not do it; They were not prepared to do it for the price we could afford to pay.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, statistics available to us indicate that the increase in equipment by the rail structure in Canada has not been adequate to supply the demands of agriculture whether the goods be perishable commodities, or wheat or whatever the requirements may be. It seems to me this raises a very important question of why the lag has been allowed to continue. Now at this

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Je n'aimerais pas qu'on me considère comme un spécialiste sur la portée de l'action des transporteurs routiers sur ces forces que vous avez mentionnées, mais je crois que c'est inévitablement le cas, s'ils sont déterminés à demeurer entièrement concurrentiels. Je veux dire qu'ils aient des taux qui se rapportent aux taux ferroviaires. Ils peuvent être un peu plus bas, ils peuvent être les mêmes.

M. Schellenberger: Évidemment, vous tenez à ce que les compagnies de chemins de fer ainsi que les sociétés de transport par camion appartenant aux chemins de fer continuent à fonctionner, mais j'ai peur que les tarifs, à cause du coût croissant des camions et de l'essence, obligent un bon nombre de petites sociétés de transport par camion à fermer leurs portes. Ce n'est pas ce que nous voulons, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Nous ne les forçons pas à fermer leurs portes.

M. Schellenberger: Non, mais cela se produira peut-être à cause des tarifs des frets frigorifiques.

M. MacMillan: Je sais que ce domaine s'intéresse aux problèmes.

M. Schellenberger: Oui.

M. MacMillan: Et je comprends le problème.

M. Schellenberger: J'ai maintenant une question d'intérêt local à poser. Lorsque vous avez fermé un certain nombre de dépôts, ou quel que soit le nom qu'on leur donne, sur un parcours entre deux points donnés, vous avez placé un camion au lieu de l'arrêt afin de prendre les bagages ou les marchandises. Par la suite, a-t-on songé à accorder cette ligne à des sociétés de camionnage, disons entre Edmonton et un endroit à l'extérieur de cette ville, et ce, aux mêmes tarifs ou à un tarif moins élevé que le camion que vous avez placé vous-même, au lieu de vous servir de votre propre camion et de votre conducteur et de faire la concurrence à une société privée qui aurait pu se charger du même service?

M. MacMillan: Je crois que dans la plupart des cas, et l'on pourra me corriger si j'ai tort, nous avons toujours essayé d'obtenir un camionneur local pour accomplir ce travail et je sais que souvent, ils ne sont pas intéressés.

M. Schellenberger: Je sais que vous accordez un bon service à un bon nombre de communautés grâce aux camions du CN . . .

M. MacMillan: Oui.

M. Schellenberger: . . . mais il me paraît étrange que la société de camionnage local ait une demi-charge et que vous n'ayez également qu'une demi-charge. Il semble y avoir un manque d'efficacité quelque part.

M. MacMillan: Il y a un bon nombre de cas où le camionneur local ne voulait pas s'en charger; il ne voulait pas se contenter du prix que nous pouvions nous permettre de leur verser.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, les données statistiques dont nous disposons révèlent que l'augmentation de l'équipement au Canada ne peut suffire aux demandes de l'agriculture qu'il s'agisse de biens périssables, de blé ou autres. On peut se demander pourquoi ce retard a été permis. A l'heure actuelle, dans la région qui nous concerne, l'approvisionnement des wagons a été bien dirigé et

[*Text*]

particular moment in our particular area, the car supply has been very well managed and there has been a reasonable opportunity to move the commodity in our area, but the continuing complaint of various areas in the field of agriculture in respect to shortage of equipment is a very, very vital concern on a national basis. Do you foresee an end to this shortage of equipment, and if so, when, and what is going to happen to the rates when you get the equipment?

Mr. MacMillan: Well, to answer the first part of your question, the shortage is of course, brought about by a variety of reasons, the most important being that the economy of Canada has had a very unexpected bulge during 1973. This manifested itself most markedly in terms of lumber. Lumber sales are running perhaps 25 per cent higher than they were last year. Potash is moving at this time of the year, which is a very abnormal movement. We normally have finished the potash movement some months ago and . . .

Mr. McCain: Mr. Chairman, excuse me. Sir, this is over a 20-year period. I mean this goes back to World War 11. Your equipment increase did not correspond for instance with highway increase in equipment. It did not correspond with the percentage of increase in loads on a national basis, agriculturally or otherwise.

Mr. MacMillan: No, but we did increase the equipment. The real problem is that when we have a shortage of equipment it commands a great deal of attention because of the adversity it creates but we do have periods when we do not have a shortage of equipment. We had no shortage of equipment in Canada until midsummer; prior to that other than for lumber there was adequate equipment to move all the traffic that was offering, but then we had the explosion of these other elements to which I have referred. Basically we are able to service the business.

Now you ask about the future. I explained that we have commitments now for 3,500-odd new units of equipment in 1974 and added to that will be those which were to be delivered this year but did not arriva because of strikes in the car plants. In addition, when we were there last I told you that we have undertaken a very extraordinary rehabilitation program on 900 cars we had initially set aside to be scrapped, and economically that is what ought to happen to them. Rather than that, we inaugurated a program to bring these up to scratch and put them back into service. Since that time the 900 cars have been increased by about another 500 so we will be putting in 1,400 more. Presumably a year from now we will be using about 5,000 cars more than we have had available to date.

My fear is that the demand will fall on its face and we will have equipment very much in excess of our requirements.

• 1155

Mr. McCain: How much of this equipment is for perishable commodities?

Mr. MacMillan: I do not know. Do you know Keith?

Mr. Hunt: On the new purchases Mr. MacMillan talked about there are a few mechanical reefers in there, 100 or so. That is all there would be on the perishable side. The 1,400 we are talking about are straight box cars, not for perishable goods.

[*Interpretation*]

l'on a pu procurer les facilités à notre région, mais la plainte continue des diverses régions en ce qui a trait à l'agriculture, relativement au manque d'équipement est une préoccupation vitale à l'échelle nationale. Entrevoyez-vous la fin de ce manque d'équipement, et dans l'affirmative, quand arrivera-t-elle et qu'arrivera-t-il aux tarifs lorsque vous disposerez de l'équipement?

M. MacMillan: Eh bien! en réponse à la première partie de votre question, je vous dirai que la pénurie est due à un bon nombre de raisons, dont la plus importante serait que l'éeconomie du Canada a connu une hausse inattendue au cours de l'année 1973. Ceci s'est manifesté surtout en ce qui concerne le bois de construction. Les ventes de ce bois sont d'environ 25 p. 100 plus élevées que l'an dernier. On transporte actuellement la potasse, ce qui est anormal à ce temps-ci de l'année. Habituellement, il y aurait quelques mois déjà que nous aurions fini et . . .

M. McCain: Monsieur le président, je m'excuse. Monsieur, on parle ici d'une période de plus de 20 ans. Je veux dire que cela remonte à la Seconde Guerre mondiale. L'augmentation de votre équipement ne correspondait pas par exemple à celle de l'équipement des autoroutes. Elle ne correspondait pas au pourcentage d'augmentation des charges sur une base nationale, du point de vue de l'agriculture ou autre.

M. MacMillan: Non, mais nous avons augmenté l'équipement. Le problème réel provient du fait qu'il y a actuellement une pénurie d'équipement, ce qui attire beaucoup d'attention à cause de l'adversité qu'elle créée, mais il y a des périodes où l'on n'accuse aucune pénurie d'équipement. Il n'y en a pas eu au Canada jusqu'au milieu de l'été; avant cette période, sauf dans le cas du bois de construction, on disposait de l'équipement adéquat pouvant suffire à la demande, mais c'est alors que survint l'explosion des autres éléments auxquels j'ai fait allusion. Fondamentalement, nous pouvons suffire à l'entreprise.

Maintenant vous parlez de l'avenir. J'ai expliqué que nous avions des engagements pour quelque 3,500 nouvelles unités d'équipement 1974 en plus de celles qui devaient être livrées cette année mais qui n'ont pas pu nous parvenir à cause des grèves dans les usines d'automobile. En outre, quand nous avons comparu la dernière fois, je vous ai dit que nous avions entrepris un programme extraordinaire de réhabilitation de 900 wagons que nous avions d'abord mis de côté pour être démolis et, du point de vue économique c'est ce que nous devrions faire. Mais nous avons inauguré un problème pour les réparer et nous en servir. Depuis, 500 wagons sont venus s'ajouter aux 900; nous aurons donc 1,400 wagons de plus. D'ici un an, nous utiliserons environ 5,000 wagons de plus que ce que nous avions jusqu'à maintenant.

J'ai peur que la demande ne diminue et que nous ayons trop d'équipement.

M. McCain: Quelle partie de cet équipement est consacrée aux denrées périssables?

M. MacMillan: Je ne le sais pas. Le savez-vous, Keith?

M. Hunt: Au sujet des nouveaux achats dont M. MacMillan a parlé, trucs mécaniques, environ 100. C'est tout ce qu'il y aurait du côté périssable. Les 1,400 dont nous parlons ne sont que des wagons destinés à transporter les denrées périssables.

[*Texte*]

Mr. McCain: So the perishable commodity group in Canada can look forward to a shortage of equipment or the continued utilization of extremely poor equipment at best.

Mr. Hunt: I do not know which equipment you are saying is very poor.

Mr. McCain: You are supplying rented equipment from areas where they have rejected the use of these cars totally. You could not find one of them moving except in an emergency other than in Canada?

Mr. Hunt: Yes, we have obtained a number of private-owner cars. We have determined their safety. They have been upgraded and they have gone into feeder service. You are quite correct. Those cars are satisfactory.

Mr. McCain: That depends on who is using them. You have given to the various industries in Canada an opportunity to obtain better rates for larger loads and provided us with equipment which makes it impossible to take advantage of the incentive low rates. It is not satisfactory.

Mr. MacMillan: Mr. McCain, in fairness we have to say again that at this time we have scrounged over the whole of North America to get equipment of any kind to put into service. Some of this equipment is not the kind of equipment we would like to own, nor are we very proud of it, but it is better than increasing the deficiency of having no equipment available with which to move the commodities. And it is getting us by.

Mr. McCain: Mr. Chairman, why is not some of this equipment of the insulated box or temperature-controlled box structure? These cars could be effectively used for grain in emergencies if they were not required by commodities needing some element of temperature control—at least frost free movement if not temperature controlled. This would give an opportunity for the incentive load because your insulated box is large enough for this purpose. Is there a reason?

Mr. MacMillan: There really is not any reason that I know of. I think the only reason would be economic. These cars are very expensive and they should be dedicated to the service for which they are acquired.

Mr. McCain: Are you referring to mechanical reefers, or insulated box cars?

Mr. MacMillan: No. I am talking about heated boxes. These are very fine cars but they are not cheap. We should keep them in service where it is a requirement for the car to make a return on the investment that is involved in it. I have forgotten how much they cost, but they must cost $28,000 I am told.

Mr. McCain: In negotiations with the perishable commodity group, the officials have told the group wanting to move this stuff that they should use mechanical reefers which cost something in the nature of $50,000 or a little less. Am I correct?

Mr. Hunt: You are correct on the capital invested. It is in the $40,000-plus range.

• *12h0*

Mr. McCain: So why not a few insulated boxes? Why all mechanical reefers? I appreciate the frozen food stuff is going up, the movement of it increases the requirement but the other still exists.

[*Interprétation*]

M. McCain: Le groupe des denrées périssables au Canada peut donc prévoir un manque d'équipement ou l'utilisation continue d'équipement extrêmement pauvre.

M. Hunt: Je ne sais de quel équipement vous parlez quand vous parlez de très pauvre.

M. McCain: Vous fournissez de l'équipement loué provenant de régions où ils ont rejeté l'utilisation des wagons totalement. Vous n'en trouveriez pas un sauf dans un cas d'urgence ailleurs qu'au Canada?

M. Hunt: Oui, nous avons obtenu un nombre de wagons appartenant à des particuliers. Nous nous sommes assurés qu'ils répondaient aux normes de sécurité. Ils ont été réparés et nous nous en servons. Vous avez raison. Ces wagons sont satisfaisants.

M. McCain: Tout dépend qui les utilise. Vous avez donné à diverses industries canadiennes la possibilité d'obtenir de meilleurs taux pour des cargaisons plus importantes et vous nous avez fourni un équipement qui nous permet de tirer profit des taux peu élevés. Ce n'est pas satisfaisant.

M. MacMillan: Monsieur McCain, en toute justice, il nous faut dire que nous avons ratissé tout le continent nord-américain pour obtenir de l'équipement. Une partie de cet équipement n'est pas du genre que nous voulions et nous ne sommes pas fiers de le posséder mais c'est beaucoup mieux que de continuer à n'avoir pas d'équipement à mettre à la disposition des denrées.

M. McCain: Monsieur le président, pourquoi une partie de cet équipement n'est-elle pas constituée de wagons isolés? Ces wagons pourraient être très efficaces pour le grain en cas d'urgence si on n'en avait pas besoin pour des denrées ayant besoin d'un élément quelconque de température. Cela permettrait de transporter certaines cargaisons car vos wagons isolés sont assez grands pour cela. Y a-t-il une raison?

M. MacMillan: Pas que je sache. La seule raison serait de nature économique. Ces wagons sont très dispendieux et devraient être consacrés aux services pour lesquels ils sont achetés.

M. McCain: Parlez-vous des wagons isolés?

M. MacMillan: Non. Je parle des wagons chauffés. Ce sont de bons wagons et qui coûtent cher. Il faudrait ne nous en servir que là où on peut en tirer profit. Je ne me souviens plus comment ils coûtent mais ce doit être environ 28 mille dollars.

M. McCain: Au sujet du groupe de denrées périssables, les hauts fonctionnaires ont déclaré que ceux qui veulent transporter ces denrées devraient se servir de leviers mécaniques et qui coûtent environ 50 mille dollars au moins. Ai-je raison?

M. Hunt: Vous avez raison quant au capital investi. Il s'agit d'environ 40 mille dollars.

M. McCain: Pourquoi ne pas se servir de quelques wagons isolés? Pourquoi les leviers mécaniques? Je me rends compte que le prix des aliments surgelés augmente, le mouvement de ceux-ci accroît les exigences mais les autres existent toujours.

[*Text*]

Mr. Hunt: Well, we are in the purchase of reefers and insul-boxes. As fas as we know, from the input that comes to us from the field, we are satisfying, for purchase, the numbers that can be placed into profitable services.

An insulated box or a modern reefer car has a high capital cost and therefore the rate is structured accordingly, and we sift out the requirements for new equipment as they originate in the field and come forward. As far as purchases are concerned, next year we think we will be purchasing enough of the mechanical reefer cars to satisfy the demand that has been placed before us.

Mr. McCain: For mechanical reefers, yes. I am not arguing about that. It is the cheaper type I refer to.

Mr. Hunt: Yes, the insul-box. The insul-box is done exactly the same way. Our car purchases stem from this kind of intelligence from the field.

Mr. McCain: Well, the intelligence from the field should tell you that we should be in a position, in the Atlantic Provinces, in the loading of potatoes, for instance, to load your insulated boxes to at least 50 per cent over existing loads, perhaps 100 per cent over existing loads, of the equipment you are providing. On this basis, would it not be equally cheap to provide insulated boxes for that movement?

Mr. Hunt: Even with that added volume in the insulated box I do not know what the rate of return is. That is what we are looking at: what does it provide by way of rate of return—taking your rate into consideration, the capital cost, the movement cost, what kind of a rate of return does it throw off for us? And I am not aware that the insul-box throws off a satisfactory rate of return even with your higher volume.

Mr. McCain: Well, that is why I asked: what rate increases are going to be necessary for us to get equipment?

Mr. MacMillan: We have to increase the rates if they are not compensatory because that is the law.

Mr. McCain: And what is the rate of increase of rate in respect to the amount of load that can be put in these boxes? This is something I think our industry needs to know because the perishable group in Canada are operating on a competitive basis nationally and internationally; and if they cannot move their produce and move it within economic ranges, they cannot survive.

Mr. Hunt: Right. Yes, you have placed a very fair question. In answer, we can say that our marketing group is on to that very problem and I think you will be hearing, before too long, of the things that will be necessary in order to make these things profitable with the kind of equipment you are demanding.

Mr. MacMillan: Conservations like this go on all the time. We are quite prepared to enter into . . .

Mr. McCain: Yes, but we have not been getting anywhere with them: we are not getting any answers, sir. I do not mean that you are not giving us any, do not misunderstand me; but at the level at which the industry negotiates with the rail structure, we do not get answers. We need them, and we need them very, very badly. It needs a cost analysis; it needs an increase in equipment. I think it means much to the consumer and I am sure it means a great deal to the producers in this country.

[*Interpretation*]

M. Hunt: Nous parlons de l'achat des wagons frigorifiques et des wagons isothermes. A partir des données qui vous viennent de partout, nous en achetons en nombre rentable.

Un wagon isotherme ou un wagon frigorifique moderne représente une dépense importante et c'est pour cette raison que le tarif est fixé en conséquence; et nous sélectionnons les besoins en matériel nouveau au fur et à mesure qu'ils se présentent. En ce qui concerne les achats, nous croyons que l'an prochain, nous achèterons suffisamment de voitures frigorifiques pour répondre à la demande.

M. McCain: Pour les wagons frigorifiques mécaniques en effet. Je ne discute pas de ce sujet. Il s'agit du genre le meilleur marché.

M. Hunt: En effet, l'isotherme est fait exactement de la même façon. Nos achats sont en fonction des besoins locaux.

M. McCain: Connaissant ces besoins, comme vous dites, et notamment dans les provinces atlantiques en ce qui concerne le chargement des pommes de terre, par exemple, nous devrions pouvoir charger ces isothermes à au moins 50 p. 100 au-dessus de leur capacité actuelle, peut-être 100 p. 100 au-dessus de cette capacité du matériel que vous fournissez. Ainsi, ne serait-il pas également peu coûteux d'utiliser des isothermes pour ce transport?

M. Hunt: Même avec ce volume additionnel dans l'isotherme, j'ignore quel en est la rentabilité. C'est ce que nous envisageons présentement: prenant en considération votre tarif, les frais d'immobilisation, les frais de déplacement, quelle est la rentabilité? Et j'ignore si l'isotherme rapporte suffisamment, même avec un volume plus élevé.

M. McCain: C'est pour cette raison que j'ai demandé: quelles augmentations de tarif nous seront nécessaires pour obtenir de l'équipement.

M. MacMillan: Nous devrons augmenter les tarifs s'ils ne sont pas compensatoires parce que c'est la loi.

M. McCain: Quelle est l'augmentation du tarif en ce qui concerne la capacité de ces isothermes? Notre industrie doit le connaître étant donné la concurrence à l'échelle nationale et internationale dans le domaine des denrées périssables; et s'ils ne peuvent transporter leurs produits, et les transporter à des taux rentables, ils ne peuvent survivre.

M. Hunt: C'est juste. En effet, vous avez posé une question valable. En réponse, nous pouvons dire que notre groupe de commercialisation comprend ce grave problème et je crois que vous entendrez parler avant longtemps des choses qui seront nécessaires afin qu'elles deviennent rentables avec le genre d'équipement que vous demandez.

M. MacMillan: Il y a toujours des conversations de ce genre. Nous sommes tout à fait prêts à les envisager.

M. McCain: En effet, mais nous n'avons pas tellement obtenu de résultats avec elles; nous n'obtenons aucune réponse, monsieur. Je ne veux pas dire par cela que vous ne nous en donnez pas, il ne faut pas que vous m'interprétiez mal; mais au niveau où l'industrie négocie avec l'industrie ferroviaire, nous n'obtenons pas de réponse. Nous en avons besoin et ce besoin est très urgent. Cela nécessite une analyse des coûts; cela nécessite également une augmentation dans l'équipement. A mon avis, cela signifie beaucoup pour le consommateur et je suis également assuré que cela signifie beaucoup également pour les producteurs du pays.

[*Texte*]

The Chairman: Having said that, Mr. McCain, I am sure everybody will understand your concern for the perishable food industry. But your 10 minutes have gone and I see that the clock is at twelve o'clock, and there was some kind of agreement that we would adjourn at this time.

Perhaps the Committee could give me some advice. We have scheduled a meeting here this afternoon at half-past three and another this evening at eight o'clock. It is my understanding, however, that there will be several votes after Question Period today; So maybe we could forego the meeting this afternoon and wind up with the CNR tonight. These are some thoughts I have but maybe the Committee could give me some advice in that regard. Would there be agreement that we forego the meeting this afternoon because of the series of, I think, seven or eight votes?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it seems to me that we would probably be through the votes by half-past four, would we not?

The Chairman: More than likely.

Mr. Mazankowski: And 4.30 p.m. to 6 p.m. would give us an hour-and-a-half; and we have a number of members on our side that wish to question the officials of the CNR. They have not been here for two-and-a-half years and I think the fact that they are here today should mean that we take every opportunity to hear evidence.

The Chairman: Mr. Mazankowski, could we assume that we will be finished with the CNR today, on this bill?

Mr. Mazankowski: I am not in a position to guarantee that. It depends upon the wishes of the Committee and other members. I am only one member of this Committee.

The Chairman: I recognize that but you are a very influential member.

• 1205

The point I am attempting to make is that if we can get done with the CNR today, and if you feel, Mr. Mazankowski, that in trying to reach that conclusion we should make use of the hour and a half you suggest, which is available to us this afternoon, then I think we should use that hour and a half. But I would hope that the ultimate goal would be to let Mr. MacMillan and his group of advisers go back to Montreal relieved of . . .

Mr. Mazankowski: I think it would be totally unfair to give the officers of CNR an afternoon off.

Mr. MacMillan: We do not get any afternoon off.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: A number of others in my party I am sure would love to have an opportunity to hear from the witnesses. I think the witnesses might enjoy their afternoon at one of the CNR hotels in town, at least until 4.30 p.m. I would like to think that since we have not had an opportunity for some time, it is important that we do this.

[*Interprétation*]

Le président: Ceci étant dit, monsieur McCain, je suis assuré que chacun comprendra votre inquiétude concernant les denrées périssables. Cependant, votre période de dix minutes est terminée et je m'aperçois que l'horloge indique midi et il y avait un certain accord voulant que nous ajournions à ce moment-ci.

Le Comité pourrait peut-être me donner certains conseils. Nous avons prévu une séance cet après-midi à 3 h 30 et une autre ce soir à 8 h 00. Je conçois cependant qu'il y aura plusieurs crédits après la période de questions aujourd'hui; nous pourrions peut-être alors entreprendre la séance de cet après-midi et clôturer avec le CN ce soir. Le Comité pourrait peut-être me donner certains conseils à cet égard. Consentez-vous à ce que nous entreprenions la séance de cet après-midi à cause de la série de sept ou huit crédits?

M. Mazankowski: Monsieur le président, nous pourrions peut-être terminer les crédits vers 4 h 30, n'est-ce pas?

Le président: C'est plus que probable.

M. Mazankowski: Et de 16 h 30 à 18 h 00, nous pourrions avoir une heure et demie à nous; or un certain nombre de nos députés désirent poser des questions aux représentants du CN que nous n'avons pas vus depuis deux ans et demi. Leur présence ici aujourd'hui devrait nous inciter à ne pas perdre une occasion d'entendre leurs témoignages.

Le président: Monsieur Mazankowski, aurons-nous terminé avec le CN aujourd'hui en ce qui a trait au présent bill.

M. Mazankowski: Je ne suis pas placé pour vous le garantir. Cela dépend du comité et des autres membres. Je ne suis qu'un simple membre du comité.

Le président: J'en conviens mais vous êtes très influent.

Le point que je tente de décrire ici est le suivant. Si nous pouvons terminer le cas du CN aujourd'hui, et si vous croyez, monsieur Mazankowski, qu'en essayant d'en arriver à cette conclusion, nous devrions utiliser l'heure et demie que vous proposez, et dont on peut disposer cet après-midi, je crois alors que nous devrions utiliser cette heure et demie. Mais j'oserais espérer que l'objectif ultime serait de permettre à M. MacMillan et à son groupe de conseillers de retourner à Montréal délibérer de cette question . . .

M. Mazankowski: A mon avis, ce serait tout à fait injuste d'accorder aux représentants du CN un après-midi libre.

M. MacMillan: Nous n'avons pas l'après-midi libre.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Un certain nombre d'autres personnes de mon parti aimeraient, j'en suis sûr, avoir l'occasion d'entendre les témoins eux-mêmes. Les témoins à mon sens, pourraient jouir de leur après-midi à un des hôtels du CN à Ottawa, au moins jusqu'à 16 h 30. J'oserais croire qu'étant donné que nous n'avons pas eu la chance d'obtenir toute une période, il est important que nous fassions cela.

[*Text*]

Before I give my opinion on whether or not we are through with the witnesses, I want to ask if you have heard from the Minister of Transport in response to the committee's letter about the visit to the West Coast. That will have a great bearing upon whether or not I want to see Mr. MacMillan any further.

The Chairman: I have had no formal reply from the Minister of Transport with regard to the letter I wrote him concerning the possibilities you suggest, Mr. Rose.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I think it would be useful if we could meet with the CNR officials again this afternoon, provided there was some assurance that we will be through the votes at about 4.30 p.m. From what I understand, there are about four or five votes, not more than five. If we do not get bogged down too badly, we should be able to be back at 4.30 p.m.

Mr. Rose: We might even be able to be here by four o'clock.

Mr. MacKay: Possibly.

Mr. Mackasey: No.

Mr. Rose: You do not think so?

Mr. Mackasey: It is going to be pretty close. Normally we are here at 3.30 p.m. and that is without votes.

The Chairman: Let us stand adjourned until 4.30 this afternoon.

Mr. Mackasey: Tentatively make it 4.30 p.m. If it is 5.00 p.m., that is fine.

In the meantime, Mr. MacMillan, you can help those people down there with their minimum wage in the beverage room.

Some hon. Members: Hear, hear.

AFTERNOON SITTING

• 1701

The Chairman: Gentlemen, we have more than five members and two parties represented, and the Clerk informs me that we can proceed.

Mr. MacMillan has some answers to give to the Committee regarding questions that were asked previously. Mr. MacMillan, perhaps you would like to do it at this time.

Mr. MacMillan: Yes, I would, Mr. Chairman. Mr. Mazankowski asked me about the Turbo train and the costs associated with it. On the capital side, we have made some revisions to the bay in the Central Station in Montreal to use as a repair bay and similar modifications were made in Toronto. These of course stay with us, come what may. These total $1,288,000.

On the developmental side covering the period 1966 to 1973 we have spent $914,463 and then we have paid rent—it is a collection of bits and pieces—to United Aircraft of Canada Ltd., of $93,000.

[*Interpretation*]

Avant que je décide si oui ou non, nous avons terminé avec les témoins, je désire vous demander si vous avez entendu le ministre des Transports en réponse à la lettre du comité au sujet de sa visite sur la côte Ouest. Cela aura une grande portée à savoir si oui ou non, je désire entendre encore M. MacMillan.

Le président: Je n'ai pas eu de réponse officielle du ministre des Transports, concernant la lettre que je lui ai écrite concernant les possibilités auxquelles vous prenez, monsieur Rose.

M. MacKay: Monsieur le président, à mon avis, il serait fort utile si nous pouvions rencontrer les représentants du CN à nouveau cet après-midi pourvu que nous soyons assurés que nous aurons terminé avec les crédits vers 16 h 30. A partir de cela, je comprends qu'il y ait environ 4 ou 5 crédits, pas plus que 5. Si nous ne nous embourbons pas trop, nous devrions pouvoir être de retour vers 16 h 30.

M. Rose: Nous pourrions peut-être même être ici à 16 h 00.

M. MacKay: C'est possible.

M. Mackasey: Non.

M. Rose: Ce n'est pas votre avis?

M. Mackasey: Ce sera très serré. Habituellement, nous sommes ici à 15 h 30 et à ce moment-là, nous n'avons pas de crédit.

Le président: Ajournons jusqu'à 16 h 30 cet après-midi.

M. Mackasey: A titre d'essai, disons 16 h 30. S'il s'agit de 17 h 00, ça va.

Dans l'intervalle, monsieur MacMillan, vous pouvez aider ces personnes avec leur salaire minimum au bar.

Des voix: Bravo! Bravo!

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, le greffier m'informe que nous pouvons commencer, puisque plus de cinq députés sont présents et deux partis sont représentés.

M. MacMillan a certaines réponses à donner au sujet de questions qui lui ont été posées antérieurement. M. MacMillan, voudriez-vous répondre maintenant?

M. MacMillan: Oui, monsieur le président. M. Mazankowski m'avait posé une question au sujet des coûts du turbo train. Sur le plan du capital, nous avons fait certaines revisions concernant la gare centrale de Montréal, qui sera utilisée comme gare de réparation; des modifications semblables ont été faites à Toronto. Évidemment, ceci nous appartiendra quoi qu'il arrive. Ces changements représentent un total de 1,288 mille dollars.

Sur le plan du développement, pour la période de 1970 à 1973, nous avons dépensé $914,463; en outre nous avons payé certains frais de location et frais divers à *United Aircraft of Canada Limited*, représentant $93,000.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: Is that a total of $93,000 paid so far for the Turbo train?

Mr. MacMillan: Full rent. Yes, that is correct.

Mr. Mazankowski: How deeply are you committed to the Turbo train? Are you locked into any type of a contract?

Mr. MacMillan: No, we are not. I think the best way to answer your question is that somebody some time is going to perfect a train that will do the job which has to be done in the future, and this train, with all its difficulties, has every promise of meeting the future requirements. We think that it is as far along as almost any other train in the world.

Mr. Mazankowski: Have you been looking at the French development?

Mr. MacMillan: Oh, yes. We have looked at them all and there are none without bugs.

Mr. Mazankowski: Is it cheaper? I understand Amtrak is using French trains in the United States and finding them very successful, perhaps more successful than the United Aircraft train.

Mr. MacMillan: That is questionable. I do not really know.

Mr. Mazankowski: This is right from the horse's mouth—one of their officials.

Mr. MacMillan: Yes, that is right. They are committed to it and of course they will support it. At least, I expect they will. We do know, however, that none of these trains which have made a radical departure from the conventional approach is free of all bugs.

Mr. Mazankowski: Are you so locked in with the Turbo train under United Aircraft that you cannot even look at the French Turbo trains?

Mr. MacMillan: No, we are not locked in at all.

Mr. Mazankowski: Do you have monthly rental figures clearly established if and when the thing does get operational?

Mr. MacMillan: Yes, we have.

Mr. Mazankowski: What are the monthly rental figures?

Mr. MacMillan: I am sorry. That is the other side of the equation.

Mr. Mazankowski: What do you mean by that?

• 1705

Mr. MacMillan: What I mean is that it is the source of revenue to United Aircraft of Canada Ltd. and that is confidential information.

Mr. Mazankowski: Amtrack is an American concern but they indicate that the rental in the first 12 months is $107,000, a portion of which is creditable towards the purchase. If that is so, I am sure that the operations up here in Canada should not be any more commercially classified than they are in the United States.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Cette somme totale a-t-elle été payée jusqu'à présent pour le Turbo train?

M. MacMillan: Oui, il s'agit d'une location globale.

M. Mazankowski: Dans quelle mesure êtes-vous engagé à l'égard du Turbo train? Avez-vous signé un contrat?

M. MacMillan: Non. Le meilleur moyen de répondre à votre question est de dire que quelqu'un, un jour, mettra au point un train répondant aux besoins de l'avenir. Ce train, malgré tous les problèmes que rencontre sa mise au point, promet de répondre aux besoins futurs. Je pense que c'est là ce que l'on peut dire pour tous les autres trains de ce genre mis au point dans le monde.

M. Mazankowski: Avez-vous examiné ce qui est fait en France à ce sujet?

M. MacMillan: Oui. Nous avons examiné tous les projets et aucun d'entre eux n'ont éprouvé de problème.

M. Mazankowski: Coûtent-ils moins cher? Il me semble que «*Amtrak*» utilise des trains français aux États-Unis et en est très satisfait; ils en sont peut-être même plus satisfaits que du train de *United Aircraft.*

M. MacMillan: C'est une question de point de vue.

M. Mazankowski: C'est là une information authentique puisqu'elle vient de la bouche même d'un représentant de cette société.

M. MacMillan: Oui, c'est possible. Cette société s'est engagée à utiliser ce train et se doit, bien sûr, d'en parler en excellents termes. C'est du moins ce que l'on peut en attendre. Toutefois, nous savons qu'aucun de ces trains qui représentent un changement radical vis-à-vis des trains traditionnels, n'est dépourvu de problèmes.

M. Mazankowski: Êtes-vous tellement engagé à l'égard du Turbo train que *United Aircraft* que vous ne puissiez examiner les Turbo trains français?

M. MacMillan: Non, nous ne sommes absolument pas engagés.

M. Mazankowski: Disposez-vous des chiffres de location mensuels précis que vous devrez payer lorsque ce train sera totalement opérationnel?

M. MacMillan: Oui.

M. Mazankowski: Quels sont-ils?

M. MacMillan: Veuillez m'excuser, c'est là l'autre inconnue de l'équation.

M. Mazankowski: Que voulez-vous dire par là?

M. MacMillan: Je veux dire par là que ce sont des renseignements confidentiels puisqu'ils représentent les sources de revenu de *United Aircraft of Canada Limited.*

M. Mazankowski: Amtrak est une société américaine mais indique cependant que les frais de location pendant les douze premiers mois se sont élevés à $107,000, tant une partie sera applicable au prix d'achat. Si tel est le cas, je suis certain que nos activités au Canada ne son pas plus confidentielles qu'aux États-Unis.

[*Text*]

Mr. MacMillan: I do not know what their rules are down there or what their arrangements are with the supplier of the Turbo train. This may be public knowledge as far as I know.

Mr. Mazankowski: I take it then, that the CNR are committed firmly to the United Aircraft version of the Turbo train.

Mr. MacMillan: You mean contractually?

Mr. Mazankowski: Committed to seeing that it becomes one of your means of transportation.

Mr. MacMillan: Let me say this; if the train can be made to work, we see a real need for it. It meets certain of our operating requirements. If it will work it meets the demand from Montreal to Toronto extremely well.

Mr. Mazankowski: How long have you been trying to determine whether it is going to work or not? How many years have you been at it?

Mr. MacMillan: We first became involved in it in 1966. It did not operate until 1969. So if you want to take it during the operating period, it is four years.

Mr. Mazankowski: At what stage are we now?

Mr. MacMillan: Right now we are at the stage where all the modifications that one can anticipate being required have been made. It has been under test, running Montreal to Toronto for the last six weeks, I am told, and we are going to start to run it aggressively within the next two or three days.

Mr. Mazankowski: That would be on a lease basis rather than a lease purchase?

Mr. MacMillan: No, no; it is a lease purchase.

Mr. Mazankowski: Lease purchase?

Mr. MacMillan: Lease purchase, yes.

Mr. Mazankowski: What would you have to do with this train to make it operational?

Mr. MacMillan: We would have to make one-and-a-half round trips a day between Montreal and Toronto. With two trains we can give three daily round-trip opportunities between Montreal and Toronto. That is a lot of mileage.

In addition, there is another Canadian train under development which is called the LRC—light, rapid and comfortable—which is being put together by a consortium of three Canadian companies: the Montreal Locomotive Company, the Aluminum Company of Canada, and Dofasco. This train has been developed to the point at which they have built a prototype car. We have done a little testing with it but not too much, because to test properly, we have to test it with a locomotive capable of attaining the speeds around curvature that will be required. The locomotive is still in the hands of Montreal Locomotive and when it comes out and is available for testing, we will test it too. These are the two Canadian opportunities.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Je ne sais pas quels sont les règlements américains ni quels accords ils ont passés avec le fournisseur de leur turbo train. Il se peut que ceci soit du domaine public.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, le CN s'est donc fermement engagé à l'égard de la version «United Aircraft» du turbo train.

M. MacMillan: Voulez-vous dire par contrat?

M. Mazankowski: Le CN s'est engagé à ce que ce système devienne son propre système de transport.

M. MacMillan: Si ce train parvient à fonctionner, nous pensons qu'il répondra à un besoin réel. Il répondra à un de nos besoins de fonctionnement. Par exemple, il correspondra parfaitement aux besoins existants pour les liaisons entre Montréal et Toronto.

M. Mazankowski: Depuis combien de temps tentez-vous de déterminer si ce train fonctionnera ou non? Depuis combien d'années?

M. MacMillan: Nous avons commencé à nous y intéresser en 1966 mais il n'a pas fonctionné avant 1969. On peut donc considérer qu'il a eu une période opérationnelle de quatre ans.

M. Mazankowski: Où en sommes-nous maintenant?

M. MacMillan: Actuellement, nous avons atteint l'étape où les modifications nécessaires ont été faites. Le train a été testé, entre Montréal et Toronto, depuis six semaines, me dit-on, et nous allons l'utiliser dans les prochains deux ou trois jours.

M. Mazankowski: L'utiliserez-vous dans le cadre d'un système de location ou de location à charte?

M. MacMillan: De location-achat.

M. Mazankowski: De location-achat?

M. MacMillan: Oui.

M. Mazankowski: Que devrez-vous faire avec ce train pour qu'il soit opérationnel?

M. MacMillan: Nous devrons effectuer un voyage et demi par jour, aller retour entre Montréal et Toronto. Avec deux trains, nous pourrons ainsi effectuer trois aller retour entre Montréal et Toronto. Cela représente beaucoup de milles.

En outre, un autre train canadien est actuellement en cours de construction, appelé le LRC, c'est-à-dire léger, rapide et confortable, train qui est créé par un groupe de trois sociétés canadiennes, à savoir la «*Montreal Locomotive Company*» la «*Aluminum Company of Canada*» et «*Dofasco*». Ces trois sociétés sont maintenant parvenues à en construire un prototype. Nous avons fait quelques tests avec ce prototype mais, pour que ces tests soient significatifs, nous devrons utiliser une locomotive pouvant atteindre des vitesses beaucoup plus élevées. La locomotive qui est en cours de construction par «*Montreal Locomotive*» et nous poursuivrons le test suivant ce qu'elle aura été mise à notre disposition. Voilà donc les deux possibilités canadiennes.

[*Texte*]

There is a train in Britain which they call the Advanced Passenger Train. They have been working on it for quite some years. It was originally contemplated that it would go into production in 1975, but my understanding is that it has been put back too. Really, I am trying to say that it is not easy to make this big jump and there is work to be done on it. We are most interested in acquiring the new generation of equipment but it is not clear yet which equipment will take over.

[*Interprétation*]

A part cela, il existe un train en Grande-Bretagne, appelé le «*Advanced Passenger Train*». Les travaux se poursuivent depuis plusieurs années. Il était prévu, à l'origine, que la production commencera en 1975 mais, à ma connaissance, cette date a été maintenant repoussée. Ce que je tente ici de vous expliquer c'est qu'il n'est pas facile de faire de saut dans l'avenir et qu'il y a beaucoup de travaux à effectuer avant cela. Nous sommes cependant très intéressés par cette nouvelle génération de matériel, mais nous ne pouvons pas encore dire avec certitude lequel d'entre eux sera définitivement adopté.

• 1710

Mr. Mazankowski: If the turbo train is successful, will it modify your merchandising techniques and your whole approach to catering to railway passenger traffic? I am thinking here of the modifications in the ways Amtrak have approached the matter of catering to their railway passenger traffic.

M. Mazankowski: Si le turbotrain est efficace, vos techniques de vente et votre attitude à l'égard des passagers seront-elles modifiées? Je songe ici aux modifications qu'a fait Amtrak dans ce domaine.

Mr. MacMillan: Amtrak are just doing what we do. They have spent a great deal of time with us. You have to recall we have tried an awful lot of these things, and we are quite willing to try them again. Some of them will work. We had stewardesses on the turbo train when we first operated it, when we first put it under test. In the Committee sessions here a few days ago I was asked why we did not do that. I guess we were the first railway in the world to put stewardesses on the trains. We had to change them out.

M. MacMillan: Amtrak fait exactement ce que nous faisons. Des représentants de cette Société ont passé beaucoup de temps chez nous. Vous vous souvenez sans doute que nous avons fait beaucoup d'expériences à ce sujet et nous sommes tout à fait disposés à les reprendre. Certaines d'entre elles seront appliquées. Par exemple, lorsque nous avons commencer à utiliser le turbotrain, nous y avions prévu des hôtesses. Il y a quelques jours, lors des séances du Comité, on m'a demandé pourquoi nous navions pas fat cela. En fait, je crois que nous avons été la première Société de chemin de fer à tenter cette expérience. Nous avons cependant dû l'arrêter.

I am not for a moment saying Amtrak is not doing a good job. They are doing the best they can. There is no question about it.

Je ne veux absolument pas dire qu'Amtrak ne fait pas bien son travail. Il ne fait aucun doute qu'elle fait tout ce qu'elle est en mesure de faire.

Mr. Mazankowski: Their ridership is up. It is up 5 per cent over the previous year. Yours is not.

M. Mazankowski: Le nombre de ses utilisateurs monte. Il a augmenté de 5 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ce n'est pas le cas pour vous.

Mr. MacMillan: It is up from nothing. That is really what it was.

M. MacMillan: En fait, il n'a pas monté, il a commencé à partir de zéro.

Mr. Mazankowski: You are almost there.

M. Mazankowski: Vous y êtes presque arrivés.

Mr. MacMillan: No, we are not. We have very dense carryings in places in the country where there is a demand.

M. MacMillan: Non. Nous avons beaucoup de passagers dans des régions de ce pays où il y a une demande.

Mr. Mazankowski: It seems to me they have embarked on a unique merchandising package and have probably taken a leaf out of the airline industry book in a number of areas. I understand they have even gone so far as to have fun cars and cabaret cars and certain things like that, which I understand have a great deal of appeal for the riders.

M. Mazankowski: Il me semble que cette Société s'est lancée dans un système de vente tout à fait particulier et qu'elle a même réussi à récupérer des passagers de lignes aériennes. Je crois bien qu'elle est même allée jusqu'à organiser des wagons-cabaret et autres choses de ce genre, qui intéressent beaucoup les passagers.

Mr. MacMillan: We started this. We had the bistro car from Montreal to Toronto every day in the week. Once there was a honky-tonk piano player. There was nothing in the car except tables for the guests and so on, and it was highly successful.

M. MacMillan: C'est nous qui avions commencé. Nous avions un wagon-bistro, de Montréal à Toronto, chaque jour de la semaine. A une certaine époque, il y a eu un pianiste dans ce wagon. Il n'y avait rien d'autre que des tables pour les passagers et ce système a eu beaucoup de succès.

Mr. Mazankowski: Are you still doing that?

M. Mazankowski: Le continuez-vous?

[*Text*]

Mr. MacMillan: Yes, we are.

Mr. Mazankowski: If you are, perhaps you could take the Committee on a trip. We would certainly assist in the promotional aspect.

Mr. MacMillan: We also have bingo games in the dining cars every night. We encourage people to go and strangely enough, they go. They go and play bingo. We have been serving meals at seats in the aircraft style for two or three years, since the advent of the turbo train, and we moved it on to other trains.

Mr. Mazankowski: I suppose you have also dedicated yourself to improving the on-time performance.

Mr. MacMillan: Those trains run on time.

Mr. Mazankowski: What do you mean by that, in terms of percentage?

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian National Railways): With the turbo train we are 95 per cent on time.

Mr. Mazankowski: When you refer to on time, is that within . . .

Mr. Hunt: That is within five minutes. In the depot within five minutes.

Mr. Mazankowski: You have not achieved that in your run.

Mr. Hunt: Over short periods of time, yes. On the turbo train.

Mr. MacMillan: Let me qualify that. We are talking about the turbo train. On the *Rapido*, for long periods of time, for months at an end, we do achieve 95 per cent now, and that is where we had the bistro car.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Mazankowski: I realize I bootlegged some questions here, Mr. Chairman, so this is my regular turn.

The Chairman: Yes. So you have had your regular turn.

Mr. Mazankowski: It was not the subject I had intendeed to cover, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan: Someone asked me a question about the fees we pay consultants in the course of a year. I find that in our accounting system we lump consulting fees with the audit fees and legal fees and expenses of various kinds of operational and financial studies. I have asked during the lunch interval that someone familiar with accounts run through them and make an estimate of what the fees are. The answer I was given was that in 1972 it is estimated that our consultants' fees amounted to $640,000. I do not have the 1973 figures. That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

• 1715

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, this morning you said that you felt that the CNR had enough passenger equipment and freight equipment to take care of any increased business in the event that we have trouble shipping oil and things like that. Are you aware that a bulletin was put out on November 16 by Mr. Hildebrandt, Passenger Sales Manager from Windsor:

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Oui.

M. Mazankowski: Dans ce cas, peut-être pourriez-vous emmener le Comité en voyage. Nous aiderions à faire votre publicité.

M. MacMillan: Nous organisons également des séances de bingo dans les wagons-restaurants, tous les soirs. Nous encourageons les passagers à y aller et, assez bizarrement, ils y vont et jouent au bingo. De même, nous avons commencé à servir des repas aux passagers sans qu'ils bougent de leur siège, comme dans les avions, depuis 2 ou 3 ans; nous avions commencé à faire cela dans le turbo train et nous le faisons maintenant dans d'autres.

M. Mazankowski: Je suppose que vous tenez également à améliorer l'exactitude de vos trains.

M. MacMillan: Ces trains sont à l'heure.

M. Mazankowski: Que voulez-vous dire par là? Avez-vous un pourcentage?

M. K. E. Hunt (vice-président du CN chargé des opérations et de l'entretien): Avec le turbo-train, nos résultats sont de 95 p. 100.

M. Mazankowski: Lorsque vous dites que 95 p. 100 des turbo-trains sont à l'heure, cela signifie . . .

M. Hunt: Dans une marge de 5 minutes.

M. Mazankowski: Avez-vous toujours réussi cela?

M. Hunt: Oui, avec le turbo-train pendant certaines périodes de temps assez brèves.

M. MacMillan: J'aimerais préciser ici que nous parlons du turbo-train. En ce qui concerne le rapido, ses résultats de 95 p. 100 sont réalisés pendant des périodes de temps beaucoup plus longues, de plusieurs mois; c'est sur le rapido qu'il y avait le wagon-bistro.

Le président: Monsieur Turner.

M. Mazankowski: Je réalise, monsieur le président, que j'ai tenté de faire passer quelques questions en douce, mais c'est maintenant mon temps de parole.

Le président: Oui, vous avez donc eu votre temps de parole.

M. Mazankowski: Ce n'est pas de cela que j'avais l'intention de parler, monsieur le président.

M. MacMillan: Quelqu'un m'a posé une question au sujet des droits que nous payons aux consultants chaque année. J'ai constaté que dans notre système comptable nous regroupons les consultants, les droits de vérification, les droits juridiques, ainsi que d'autres frais divers concernant des études opérationnelles et financières. Pendant l'interruption, j'ai demandé à l'un de nos spécialistes de vous faire une évaluation de ces frais. La réponse qui m'a été donnée est la suivante: en 1972, nous estimons que nos droits de consultant se sont élevés à $640,000. Je n'ai pas le chiffre de 1973, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan, ce matin vous avez déclaré que les chemins de fer du CN avaient assez de wagons pour passagers et pour le fret pour tenir compte de toute augmentation des affaires au cas ou nous aurions de la difficulté à faire nos livraisons de pétrole et autres choses du même genre. Êtes-vous au courant d'un circulaire qui a été émis le 16 novembre par M. Hildebrandt, gérant des ventes du service passagers de Windsor:

[*Texte*]

On account of shortage of equipment and expected general public we regret we are unable to handle the following groups . . .

There are approximately 895 passengers between December 28 and January 1. If you have got equipment for future eventualities why can you not handle this business?

Mr. Hunt: Mr. Turner, it has happened in the past that we had a flood of requests for special party travel over that period you just mentioned. It is usually the period from December 23 to December 26 or from December 29 to January 2. This has happened before and we found in the past in this particular time period that the requests have come upon us in such great volume that we just cannot possibly handle a peak of that magnitude.

n **Mr. Turner (London East):** For many, many years you have handled business in and out of Windsor and London and Toronto and you never had to cancel any trains. In fact you added sections.

Mr. Hunt: You are quite right. We never cancelled trains. What we had to do in the past, as we have done this year, is to tell certain party groups that have come upon us at the last moment that we are reserved, and with the extra trains and the extra cars that we see in that service at that time we cannot handle the patronage. We normally are able, Mr. Turner, to place into service in the heavy density routes a capacity that is anywhere from 40 to 100 per cent greater in seat miles through that holiday period than our normal service. Then when people ask to superimpose even greater loads on top of that, we have to say no.

Mr. Turner (London East): Some of the employees in the southwestern Ontario area will not buy that answer.

Mr. Hunt: Could you indicate to me, Mr. Turner, what is wrong with the answer?

Mr. Turner (London East): They say they can handle the business.

Mr. Hunt: It is obviously a question of passenger cars.

Mr. Turner (London East): You have handled it for many, many years and this is why the employees are really upset over a thing like this coming on at this time of the year. They are willing to work and you have the equipment, as you said this morning, so why not provide the equipment in that area? This is where the business is, between Quebec and Windsor.

Mr. Hunt: We have already scheduled for major increases in capacity. We wish the bulk of that capacity to handle the ongoing passenger loads in that territory. If we commit the extra service to outside groups or special party groups, then you are going to find that the normal southwestern Ontario passenger will not have a seat in spite of the fact we put on the extra seat miles.

[*Interprétation*]

En raison de la pénurie de l'équipement et du nombre attendu de passagers, nous regrettons de ne pas être en mesure de voir aux besoins des groupes suivants:. . .

Il y a environ 895 passagers qui du 28 décembre au 1er janvier empruntent le service des chemins de fer. Si vous avez assez de wagons pour pourvoir aux éventualités dans l'avenir, pourquoi ne pouvez-vous satisfaire à cette demande?

M. Hunt: Monsieur Turner, par le passé il est arrivé que nous ayons une avalanche de demandes pour des voyages en groupe au cours .e la période que vous venez tout juste de mentionner. Cette période s'étend habituellement du 23 au 26 décembre ou du 29 décembre au 2 janvier. Cela s'est produit auparavant et nous avons constaté par le passé que lors de cette période de temps en particulier, les demandes que l'on nous formule sont tellement nombreuses que nous ne pouvons simplement pas satisfaire une telle avalanche de demandes.

M. Turner (London-Est): Depuis un très grand nombre d'années, vous vous êtres occupés du service pour les passagers en partance et en direction de Windsor, London et Toronto et vous n'avez jamais été obligés d'annuler de trains. De fait, vous avez ajouté des wagons.

M. Hunt: Vous avez parfaitement raison. Nous n'avons jamais annulé de trains de passagers. Ce que nous avons dû faire par le passé, comme ce que nous avons déjà fait cette année, c'est de dire à certains groupes de passagers qui formulent leurs demandes au tout dernier moment que nous avons des réservations et que malgré l'addition de wagons supplémentaires à cette période de l'année nous ne pouvons satisfaire leurs demandes. Normalement, nous sommes en mesure, monsieur Turner, de mettre en service dans les routes à grande densité un capacité de l'ordre de 40 à 100 p. 100 de milles de plus que notre service normal durant cette période des fêtes. Alors, quand les gens nous demandent d'ajouter encore à ce fardeau, nous devons répondre dans la négative.

M. Turner (London-Est): Certains des employés du sud-ouest de l'Ontario ne prendraient pas cela pour une réponse.

M. Hunt: Pourriez-vous me dire, monsieur Turner, ce qu'il y a d'erroné dans ma réponse?

M. Turner (London-Est): Certains ont déclaré qu'ils pouvaient satisfaire à la demande.

M. Hunt: Il ne s'agit évidemment pas d'une question de wagons pour passagers.

M. Turner (London-Est): Vous avez réussi à satisfaire à la demande depuis tant et tant d'années, et voilà pourquoi les employés sont réellement bouleversés qu'une chose de cette sorte se produise à ce temps-ci de l'année. Ils veulent bien travailler et vous avez les wagons nécessaires, comme vous l'avez dit ce matin, alors pourquoi ne pas fournir vos services dans cette région? Voilà la région où vous pouvez faire de bonnes affaires, c'est-à-dire entre Québec et Windsor.

M. Hunt: Nous avons déjà prévu un horaire pour tenir compte des augmentations importantes de la demande. Nous désirons satisfaire avant tout les passagers qui se dirigent vers cette région. Si nous nous engageons à fournir des services extraordinaires aux groupes de l'extérieur ou à des groupes spéciaux, alors, vous constaterez que le passager ordinaire du sud-ouest de l'Ontario n'aura pas de siège dans le train en dépit du fait que nous ayions ajouté des wagons.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, when you had the trouble in the Vancouver yard, how many officials did you move to Vancouver to operate trains.

Mr. MacMillan: I think I was told we had 22 at the maximum.

Mr. Turner (London East): How long were they out in Vancouver working on behalf of the CNR?

Mr. Hunt: From periods of several weeks to months.

Mr. Turner (London East): Were these officials replaced in the jobs they left, the terminals they left?

Mr. Hunt: In some cases, yes.

Mr. Turner (London East): How many were replaced?

Mr. Hunt: I could not give you the exact figure, Mr. Turner. I would guess at about a 50 per cent ratio.

Mr. Turner (London East): Is it not true if they were not replaced in the area of the railway they came from, it did not grind to a halt? The men operated the railway. They had no problems.

Mr. Hunt: In the cases where we knew a man was going to be there for some period of time, we replaced. When we thought the man might only be in Vancouver for a matter of several weeks, we did not replace.

Mr. Turner (London East): Many employees think these officials are not needed, because they got along without them and they do not need them now if this trouble in Vancouver is rectified. Is it not true that middle management employees are on pins and needles as far as their own jobs are concerned right across this Canadian National Railway system? You talk to middle management employees and they are scared to death.

Mr. MacMIllan: Of what?

Mr. Turner (London East): Of losing their jobs.

Mr. MacMillan: I do not know what the basis for that is.

Mr. Turner (London East): You should check around, because you certainly have problems on your hands.

Mr. MacMillan: That is new to me.

• 1720

Mr. Turner (London East): This is just below the superintendent; for ordinary things like this they are scared to death that you are going to make changes.

Mr. MacMillan: You mean in the operating departments?

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan, lorsque vous avez eu des problèmes à Vancouver combien d'employés avez-vous envoyés pour la manutention des trains.

M. MacMillan: On m'a dit qu'il s'agissait de 22 au maximunm.

M. Turner (London-Est): Combien de temps ont-ils demeuré à Vancouver pour travailler pour les chemins de fer du CN?

M. Hunt: Durant plusieurs semaines ou même durant des mois.

M. Turner (London-Est): A-t-on remplacé ces fonctionnaires aux fonctions qu'ils ont quittées dans les gares?

M. Hunt: Oui, dans certains cas.

M. Turner (London-Est): Combien ont été remplacés?

M. Hunt: Je ne pourrais pas vous donner un chiffre exact, monsieur Turner. J'imagine qu'il s'agirait d'un chiffre de l'ordre de 50 p. 100.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que même si on ne les avait pas remplacés dans la région qu'ils venaient de quitter, les trains ne se sont pourtant pas arrêtés de fonctionner? il y a eu des gens pour s'occuper d'exploiter les chemins de fer et il n'y a pas eu de problèmes.

M. Hunt: Lorsque nous savions qu'une personne serait à cet endroit pour une certaine période de temps, nous l'avons remplacée. Lorsque nous croyons qu'une autre personne ne serait à Vancouver que pour quelques semaines, nous ne l'avons pas remplacée.

M. Turner (London-Est): Bon nombre d'employés croient que ces agents supérieurs ne sont pas nécessaires parce qu'il s'en tirent très bien sans avoir à recourir à leurs services et qu'on n'a plus besoin d'eux maintenant lorsque les problèmes à Vancouver seront rectifiés. N'est-il pas juste de dire que les employés moyens de l'administration sont sur un coussin d'épingles en ce qui concerne leurs propres emplois d'un bout à l'autre du réseau des chemins de fer du CN? Lorsqu'on cause avec ces employés administratifs au niveau moyen on constate qu'ils vivent dans une angoisse mortelle.

M. MacMillan: A quel sujet?

M. Turner (London-Est): De perdre leurs emplois.

M. MacMillan: Je ne vois pas quelle est la source de cette angoisse.

M. Turner (London-Est): Vous devriez vérifier vos données un peu partout car vous avez certainement des problèmes sur les bras.

M. MacMillan: C'est du nouveau pour moi.

M. Turner (London-Est): C'est juste au-dessous du surintendant. Ils ont pris peur que vous ne fassiez des changements qui affecteraient des choses aussi simples.

M. MacMillan: Vous voulez dire dans le domaine de l'exploitation?

[*Texte*]

Mr. Turner (London East): All departments.

Mr. Hunt: Could you help us a bit more on that, Mr. Turner? I do get out on the line a fair amount, but it is now to me. I am wondering what categories, or what is the cause of their concern? What are we doing?

Mr. Turner (London East): You are shifting management employees around all the time. They do not know where they stand: they do not know whether they are going to have a job this year, or six years from now. They want to know where they stand, otherwise they are willing to make a move to some other industry.

Mr. Hunt: In the operating groups, I know very clearly that our transferring and moving of people, which is normally done for management development and promotion, is not at any greater rate now than it has been in the last couple of years. I am quite sure of that, Mr. Turner, because this is one of our ongoing disucssions within the operations group: who is moving and why, and why are we causing this kind of thing to occur. I know there has not been an acceleration.

Mr. Turner (London East): You ought to drop around and talk to some of these boys; there is certainly a lot of heat there. They are not happy with the way things are going in the Canadian National.

In your opinion, is the union dues agreement the bases of your trouble in the Vancouver yard?

Mr. Hunt: I do not think the union dues agreement is the only cause, Mr. Turner. Mr. MacMillan discussed this on November 22 when we were here. As far as the Vancouver situation is concerned, I think there are a number of causes.

Mr. Turner (London East): If you want to eliminate your trouble, why do you not give their seniority back to the men?

Mr. Hunt: We are looking at alternate plans.

Mr. Turner (London East): During the past two or three years we have had a lot of comment on the CNR pension fund. If you are president of a corporation, and I own stock in that corporation, I have the right to come down and question you once a year. Why is the CNR pension fund strictly a closed book? Nobody can find out where the investments are, or how much interest they are drawing. Surely to goodness the employees have a right to this information. We do not care where you invest the money, but at least we ought to know where. You tell me you can get this information; you get the information for me because I have been unable to obtain it. As employees of the Canadian National Railways, we have a right to know where our share of the money is going.

Mr. MacMillan: I agree with you.

Mr. Turner (London East): Why do you not put out this information?

Mr. MacMillan: As a matter of fact, I think it is published.

[*Interprétation*]

M. Turner (London-Est): Dans tous les domaines.

M. Hunt: Pourriez-vous nous aider, monsieur Turner? J'arrive à un chiffre assez élevé, mais c'est du nouveau pour moi. Quelles catégories sont impliquées, et pourquoi s'inquiètent-ils? Que faisons-nous tout juste?

M. Turner (London-Est): On change de poste les employés dans le domaine de la gestion tout le temps. Ils ne savent plus où ils en sont. Ils ne savent plus s'ils vont avoir un emploi d'ici un an ou d'ici six ans. Ils veulent le savoir, autrement ils vont aller travailler pour une autre industrie.

M. Hunt: Dans le domaine de l'exploitation, je sais pertinemment que le transfert du personnel que l'on fait normalement au sein de la promotion et de développement de la gestion, ne se fait pas plus souvent aujourd'hui que dans les dernières quelques années. J'en suis sûr, puisque c'est un des sujets que nous abordons au cours de nos pourparlers avec les employés dans le domaine de l'exploitation. Nous parlons de ceux qui sont transférés et des raisons pour lesquelles le transfert est effectué. Je sais que ça n'a pas augmenté.

M. Turner (London-Est): Vous devriez rendre visite à ces employés. Ils ne sont pas du tout contents de la façon dont le Canadien National les traite.

D'après vous, l'accord sur les cotisations syndicales est-il à l'origine des difficultés que vous avez au terminal de Vancouver?

M. Hunt: Je ne crois pas que l'accord sur les cotisations syndicales en soit la cause unique. M. MacMillan en a parlé le 22 novembre lors de notre comparution devant le Comité. Je pense qu'il y a un nombre de causes pour la situation qui s'est produite à Vancouver.

M. Turner (London-Est): Si vous voulez résoudre le problème, pourquoi ne rendez-vous pas donc aux employés leur ancienneté?

M. Hunt: Nous cherchons d'autres solutions.

M. Turner (London-Est): Au cours des derniers deux ou trois ans, on a beaucoup parlé des fonds de pension de la CNR. Si vous êtes président d'une corporation, et si j'en achète des actions, j'ai le droit de vous poser des questions une fois par an. Comment se fait-il que cela ne peut pas se faire dans le cas des fonds de pension de la CNR? Personne ne peut trouver où l'argent est investi, ou combien, ou combien d'intérêt ces investissements rapportent. Les employés ont sûrement le droit d'avoir ces renseignements. Où vous investissez l'argent ne nous intéresse pas, mais nous devrions au moins avoir le droit de le savoir. Vous me dites qu'on peut obtenir ces renseignements. Eh bien, je vous demanderai de les obtenir pour moi, puisque je n'ai pas pu le faire. En tant que des employés de la CN, nous avons le droit de savoir ce qu'on fait avec notre argent.

M. MacMillan: Je suis d'accord avec vous.

M. Turner (London-Est): Pourquoi ne rendez-vous donc pas publics ces renseignements?

M. MacMillan: Il me semble que ces renseignements sont publiés.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): What is published?

Mr. Corner: It is part of the annual report.

Mr. Turner (London East): Part of the annual report, so many millions of dollars—and that is it. It is rumoured that you have $20 million or $40 million invested in a plaza in Hamilton. We could not care less whether you have it; is it true or is it not true? This is a steel plaza, the Jackson Plaza, in Hamilton.

Mr. MacMillan: I do not know. Why do you not come to Montreal, Mr. Turner; I will produce the people for you, and you can ask them any questions you want?

Mr. Turner (London East): Why should I go to Montreal? The employees should have a right to this information. Half of this is their money; they should at least have the right to know where it is going.

Mr. MacMillan: There is no reason that I know of for there being any exclusivity of information about the investments. If they want to know about it, we will tell them.

Mr. Turner (London East): It has been a closed book for many, many years. Certainly, it is in the annual report—I can give you the big figures too. But that means nothing. We want to know where you are making the investments. It says in here that, at the end of 1972, the capital reserve of the pension was $1,454,244,532.

Mr. MacMillan: That is correct.

• 1725

Mr. Turner (London East): And the cost of pensions was some $70 million. We want to know where this money is invested. Surely the employees of the CNR should have the right to know where their money is going.

Mr. MacMillan: Above that, in the annual report, you will find the tabulation: $335 million invested in bonds; $254 million in mortgages; $337 million in stocks; there are short-term investments of $13 million; a total of $940 million. There was $395,000 in cash in the bank and there is an account receivable from the railway of $2.2 million. I do not know what that is.

Mr. Turner (London East): Nobody else either knows what is going on here.

Mr. MacMillan: There is accrued interest and other assets of $7.6 million.

Mr. Turner (London East): We want to know where these mortgages are. I think the employees have the right to know where these mortgages are, what plazas in Canada you have investments in. Surely to goodness, we are entitled to this information. Why the big secret about it? This has been going on for many, many years. This is one of the reasons we had a strike here last year. Everybody across this nation is up tight about the pension fund, and if it will not generate 2 per cent tell us how much more you want us to put in to generate 2 per cent.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Dans quelle publication?

M. Corner: Cela fait partie du rapport annuel.

M. Turner (London-Est): Dans le rapport annuel, on nous dit que ça se chiffre à tant de millions de dollars, et cela finit là. On dit que vous avez 20 ou 40 millions de dollars d'investissement dans un *plaza* à Hamilton. Que vous ayez fait ces investissements ou pas ne nous intéresse point. Est-ce exact ou pas? Il s'agit du Plaza Jackson à Hamilton.

M. MacMillan: Je ne sais pas. Pourquoi ne pas venir à Montréal, monsieur Turner? Je pourrais vous présenter aux responsables et vous pourriez leur poser toutes les questions que vous voulez?

M. Turner (London-Est): Pourquoi dois-je aller à Montréal? Les employés devraient avoir droit à ces renseignements. La moitié de l'argent concerné est à eux, et ils devraient au moins avoir le droit de savoir ce qu'on fait avec cet argent.

M. MacMillan: Il n'y a pas de raison, que je sache, pour que ces renseignements soient difficiles à obtenir. S'ils veulent savoir ces choses-là, nous allons les leur dire.

M. Turner (London-Est): Cependant, depuis de longues années, il a été impossible d'obtenir ces renseignements. Ils figurent au rapport annuel, et je puis vous citer ces grands chiffres. Mais cela ne veut rien dire. Nous voulons savoir où l'argent est investi. Nous disons ici que, à la fin de 1972, les réserves en capital des fonds de pension se chiffraient à $1,454,244,532.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Turner (London-Est): Et le coût des pensions se chiffrait à quelque 70 millions de dollars. Nous voulons savoir où cet argent est investi. Les employés de la CNR ont sûrement le droit de savoir où leur argent est investi.

M. MacMillan: Dans le rapport annuel, en haut de ces chiffres, vous allez trouver la ventilation: 335 millions de dollars investis dans des sécurités; 254 millions de dollars dans des hypothèques; 337 millions de dollars dans des actions; et il y a des investissements à court terme de 13 millions de dollars, pour un total de 940 millions de dollars. Il y avait $395,000 en argent comptant à la banque et le chemin de fer détenait une somme à percevoir de l'ordre de $2.2 millions. Je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Turner (London-Est): Personne d'autre non plus ne sait ce qui se passe à ce sujet.

M. MacMillan: L'intérêt accru et autres actifs se chiffrent à $7.6 millions.

M. Turner (London-Est): Nous désirons savoir où se trouve ces hypothèques. Les employés ont le droit de savoir où se trouvent ces hypothèques et dans quelles places au Canada vous les avez investies. Il est bien évident que nous avons droit à cette information. Pourquoi entourez-vous cela d'un si grand secret. Ce genre de choses s'est poursuivi depuis un très grand nombre d'années. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons eu une grève ici, l'an dernier. Tout le monde d'un bout à l'autre du pays sont mécontents du fonds de pension et si celui ci ne rapporte pas 2 p. 100, dites-nous combien d'argent encore il nous faudra verser à la caisse pour obtenir ce 2 p. 100.

[*Texte*]

We cannot get the answers. You say the answers are there. If I go to Montreal I will come back with nothing; I know that right now. It is just a waste of time going down there because I have asked for these figures for more than 30 years and have got nothing. As an employee of the Canadian National and on behalf of everybody who works for the Canadian National, I have the right as a member of Parliament to get this information.

Mr. MacMillan: I offered it to you.

Mr. Turner (London East): Why should I have to go to Montreal. This should be public information for the employees in your annual report, a complete breakdown.

Mr. MacMillan: That may be or it may not be. It would cover pages in the first place and whether that is information of the kind we should put in an annual report, I very much question. But I do think there is some material published.

Mr. Turner (London East): Would you be willing to table this information at this committee through the Chairman?

Mr. MacMillan: What is involved in that, Bill?

Mr. Corner: There is a list of investments that the Investment Division is managing for the fund. We have not been in a habit of coming out with the details. It is shown as Mr. MacMillan has described it. Also there is a report that goes to employees each year and outlines in fair detail just how the fund is managing, how it is progressing.

Mr. Turner (London East): What type of report goes to the employees?

Mr. Corner: It usually appears in our . . .

Mr. Turner (London East): *Keeping Track?*

Mr. Corner: *Keeping Track.*

Mr. Turner (London East): That is not much of a report. If that is a report I beg to differ with you, sir.

We want information and we cannot get information, so naturally everybody thinks there is something wrong. This was the basis of your troubles during the strike. It has been the basis of our troubles for many, many years in the Canadian National and it is worse in the CPR because our pension plan is better.

Mr. MacMillan: Let us take a look at it to see if we cannot improve on what we have.

Mr. Mazankowski: May I ask a supplementary question?

[*Interprétation*]

Nous ne pouvons pas obtenir de réponse à nos questions. Vous dites que les réponses existent. Si je me rends à Montréal, je vais revenir bredouille; je le sais déjà. C'est tout simplement gaspiller du temps que de se rendre là-bas parce que j'ai demandé ce même chiffre depuis plus de 30 ans et n'ai jamais reçu de réponse. En tant qu'employé du réseau du CN et en tant que porte-parole de tous les employés du CN, j'ai le droit puisque je suis membre du Parlement d'obtenir ces renseignements.

M. MacMillan: Je vous les ai offerts.

M. Turner (London-Est): Pourquoi devrais-je me rendre à Montréal? Cela devrait faire partie des informations publiques données aux employés dans votre rapport annuel ou devrait sous forme d'une ventilation des chiffres complète.

M. MacMillan: Il se peut que vous ayez raison mais il se peut aussi que vous ayez tort. Ce genre de renseignement couvrirait de nombreuses pages et je mets en doute que c'est ce genre de renseignement que devrait renfermer un rapport annuel. Mais je crois qu'il y a certains documents qui sont publiés.

M. Turner (London-Est): Seriez-vous prêt à verser ces documents aux membres du Comité par l'entremise du président?

M. MacMillan: Qu'est-ce que ce Bill implique?

M. Corner: Il y a une liste des investissements que la Division de l'investissement a en main pour ce fonds. Nous n'avons pas l'habitude d'en donner les détails. Cela est indiqué de la façon dont M. MacMillan l'a décrite. De plus, il y a un rapport destiné aux employés qui est rédigé chaque année et qui expose d'une façon assez détaillée comment justement ce fonds est administré et comment les choses progressent.

M. Turner (London-Est): Quel genre de rapport fait-on à l'intention des employés?

M. Corner: Cela apparaît habituellement dans notre . . .

Mr. Turner (London East): *Keeping Track?*

Mr. Corner: *Keeping Track.*

M. Turner (London-Est): Ce n'est pas à vrai dire un rapport. Si vous appelez cela un rapport, je suis dans l'obligation de dire que je diffère d'opinion avec vous, monsieur.

Nous voulons des renseignements et nous ne pouvons pas en obtenir; alors, naturellement, tous et chacun croit qu'il y a quelque chose qui ne va pas. C'était là le fondement de nos problèmes au cours de la grève. C'est là le fondement de nos problèmes depuis tant et tant d'années au sein du Canadien National et ce problème est plus grave chez les chemins de fer du CP parce que notre régime de pensions est meilleur que le leur.

M. MacMillan: Jetons un coup d'œil sur la situation pour voir si nous ne pourrions pas améliorer les choses.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question supplémentaire?

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I was wondering if it would be possible for the committee to have the schedule of earnings on the investments as well as the schedule of disbursements in any given year, say, from 1968 to the current year?

Mr. MacMillan: Do you mean a kind of profit and loss account?

Mr. Mazankowski: Yes. You naturally have income on your investment and you also naturally have disbursements. Is that information available?

Mr. Corner: It is available here. I could give it to you for 1972.

Mr. MacMillan: It is in the financial statement of 1972.

Mr. Corner: The net earnings, $60,803,000; the disbursements on account of pensions, $70,419,000; and then there were refunds to employees of contributions, $4,597,000.

Mr. Mazankowski: Would that be considered a normal year?

Mr. Corner: Pretty normal, yes.

Mr. Mazankowski: I note that in 1968 the receipts from earnings on investments was $107 million and it had disbursed $53.5 million to its pensioners, which is double. If that is so, then perhaps there is some justification for the employees to demand higher pensions if they are getting that sort of return on the investment of the pension fund.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on the same point.

Mr. Rose: Are we going on to a series of supplementaries or are we going to move to . . .

Mr. McRae: We have had one . . .

Mr. Rose: I would like to know whether or not because . . .

An hon. Member: We never got into the pension thing.

Mr. Rose: That has nothing to do with it.

• 1730

The Chairman: Mr. Rose, the Chairman was going to recognize Mr. Schumacher and then he was going to come to you.

Mr. McRae: On a supplementary, on the same thing. You have roughly $1.5 billion in that fund. The government insurance indicates that to keep the fund actuarially sound you will need half a billion dollars, about a third of this. This is my understanding. You just read a figure of $1.4 or some odd billion. Why do you have three times what is actuarially sound in the fund? It seems to me that those moneys should be dispensed to pensioners and the figure that is suggested of half a billion dollars would be enough to keep the thing actuarially sound.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me demande s'il serait possible pour le Comité d'obtenir un horaire des gains sur les investissements ainsi qu'un horaire des déboursés de toutes années à partir disons de 1968 à l'année courante?

M. MacMillan: Voulez-vous parler d'un bilan des profits et pertes?

M. Mazankowski: Oui. Naturellement, vous obtenez des revenus de vos investissements et vous avez aussi des déboursés à faire. Ces renseignements sont-ils disponibles?

M. Corner: Ils sont disponibles dès maintenant et je pourrais vous les donner pour l'année 1972.

M. MacMillan: Cela figure dans le bilan financier de 1972.

M. Corner: Les gains nets sont de $60,803,000; les déboursés pour le compte du régime de pensions, $70,419,000; puis il y a les remboursements des cotisations des employés, $4,597,000.

M. Mazankowski: Pourrait-on considérer cette année-là comme une année normale?

M. Corner: Assez normale.

M. Mazankowski: Je constate qu'en 1968, les recettes des gains sur les investissements étaient $107 millions et que la Société a déboursé $53.5 millions à ses retraités, ce qui est le double. S'il en est ainsi, n'y aurait-il pas alors quelque justification de la part des employés qui demandent des pensions plus élevées alors qu'ils obtiennent ce genre de remboursement sur les investissements qu'ils ont faits au fonds de pension de retraite.

M. McRae: Monsieur le président, au sujet de la même question.

M. Rose: Allons-nous continuer à accorder toute une série de questions supplémentaires ou allons-nous passer à . . .

M. McRae: Nous en avons eu une . . .

M. Rose: Je voudrais le savoir d'une façon précise car . . .

Une voix: Nous n'avons jamais étudié la question des pensions de retraite.

M. Rose: Cela n'a rien à voir.

Le président: Monsieur Rose, j'allais accorder la parole d'abord à M. Schumacher, puis vous l'accorder à vous.

M. McRae: Je désire poser une question supplémentaire sur le même sujet. Vous avez environ 1.5 milliard de dollars dans ce fonds. L'assurance du gouvernement indique que pour conserver un fonds effectivement sain, vous avez besoin d'un demi-milliard de dollars, environ le tiers de ceci. C'est du moins ce que je comprends. Vous venez de citer le chiffre d'un milliard et demi et je voudrais savoir pourquoi vous avez besoin de trois fois plus que ce qui est effectivement nécessaire? Il me semble qu'il faudrait reverser ces fonds aux retraités et que le chiffre suggéré, à savoir 500 millions de dollars, serait suffisant pour conserver un fonds effectivement sain.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I do not know what the basis for the half billion dollars is, but in this fund we have in assets $950 million in cash or its equivalent, then on top of that we have a corporate liability to the fund which arises under the provisions of the pension benefit standard side to provide the actuarial difference between the money we actually have and a gross of $1.454 billion which the law requires us to set up.

Now that amount arises because every time there is a wage adjustment the amount that a pensioner will receive upon retirement increases, because we work on a formula that is related to his average earnings in his last five years of service. Also, every time the benefits are varied, such as in this last wage settlement, when for a period of years the factor was increased from 1.5 per cent to 2 per cent, that increases the actuarial requirements under the Pension Benefits Standards Act and it in turn increases this figure. That one settlement in that respect, correct me if I am wrong, Mr. Corner, increased our obligation at the rate, I think, of $31 million a year.

Mr. Blenkarn: May I have a supplementary, Mr. Chairman? Could the Chairman explain to us how ther fund increased by $261,847,000 last year if that is what it received? It paid out $75 million for an increase of pretty close to $190 million in one year?

Mr. Corner: Maybe I could speak to that?

Mr. Blenkarn: Is this not one of the things that people are screaming about? They are putting money in; interest is being earned and you are not paying anything in pension.

The Chairman: Mr. Blenkarn, let Mr. Corner answer your question.

Mr. Blenkarn: Okay.

Mr. Corner: You will notice, Mr. Blenkarn, the reserve at the beginning of 1972 stood at $1.267 billion.

Mr. Blenkarn: Right.

Mr. Corner: Then there is this triannual actuarial valuation of the fund that takes place and that resulted in an increase in the reserve of $47 million.

Mr. Blenkarn: That is a capital gain in the fund?

Mr. Corner: And an increase in the unfunded liability that you will see at the bottom. Do you see the amount of $503 million?

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Corner: The asset side, you know, of this transaction goes there. Then the unfunded liability is increased and the reserve is increased by $44.905 million on account of increasing or escalating the pensioners' pensions and similarly with this amount of $19.180 million. All those acted to increase the reserve and increase the unfunded liability. What was actually involved in cash was, first of all, those contributions you see by employees on account of current service and carriers deficiencies, those sums of moneys went into the reserve and went into the fund in the form of cash. The contributions by the company go into the reserve and into the fund in the form of cash . . .

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Je ne sais pas comment ont été définis ces 500 millions de dollars, mais dans ce fonds, nous possédons 950 millions de dollars en argent comptant ou en équivalent, en plus de cela, nous avons une responsabilité collective au fonds qui s'explique par les dispositions des normes des prestations de pension pour fournir la différence effective entre les fonds que nous possédons et un budget net de $1,450,000 que la loi nous autorise à définir.

A présent, cette somme apparaît chaque fois car il y a un réajustement de salaires, les sommes qu'un retraité à la retraite augmentent, car nous travaillons en fonction d'une formule qui se rapporte à ses gains moyens au cours des cinq dernières années de service. Donc, chaque fois que les bénéfices changent, comme c'est le cas avec les derniers accords de salaire, ou lorsque sur plusieurs années le facteur est augmenté de 1.5 p. 100 à 2 p. 100, cela augmente les exigences effectives en vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension et par conséquent ces chiffres augmentent également. Cet accord a en fait, veuillez me corriger si je me trompe, monsieur Corner, augmenté notre obligation au taux de 31 milliards par an.

M. Blenkarn: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président? Le président pourrait-il nous expliquer comment ce fonds s'est trouvé augmenté de $261,847,000 l'an dernier si c'est là ce qu'il a reçu? Il a versé 75 millions de dollars pour une augmentation proche de 190 millions de dollars en une année?

M. Corner: Puis-je répondre à cette question?

M. Blenkarn: N'est-ce pas là ce qui suscite l'irrition des gens? Ils versent des sommes d'argent, des intérêts se réalisent et vous ne payez absolument rien sous forme de retraite.

Le président: Monsieur Blenkarn, permettez à M. Corner de répondre à votre question.

M. Blenkarn: Très bien.

M. Corner: Vous remarquerez, monsieur Blenkarn, que la réserve au début de 1972 se trouvait à $1,267,000.

M. Blenkarn: C'est exact.

M. Corner: Il y a ensuite tous les trois ans une réévaluation effective du fonds dont il faut tenir compte et cela explique l'augmentation des réserves de 47 millions de dollars.

M. Blenkarn: S'agit-il d'un gain en capital pour le fonds?

M. Corner: Et d'une augmentation dans la responsabilité non financée que vous trouvez au bas de la page. Voyez-vous la somme de 503 millions de dollars?

M. Blenkarn: Oui.

M. Corner: C'est là que l'on parle de l'importance de la transaction. Ensuite, la responsabilité non financée est augmentée et la réserve est augmentée de $44,905,000 en raison de l'augmentation ou de l'accroissement des pensions de retraite et également de cette somme de $19,180,-000. Tous ces facteurs ont accru les réserves et la responsabilité non financée. Ce qui était effectivement impliqué en espèces était, avant tout, les contributions faites par les employés en raison du service actif et ces sommes d'argent ont été versées dans les réserves et dans le fonds sous forme d'argent comptant. Les contributions de la compagnie sont versées dans les réserves et le fonds sous forme d'argent comptant . . .

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes, but the employees put in $40 million; the company put in $49 million.

Mr. Corner: Plus the . . .

Mr. Blenkarn: The investments earned $60 million.

Mr. Corner: That is right.

Mr. Blenkarn: But you only paid out $75 million.

Mr. Corner: That is correct.

Mr. Blenkarn: So somewhere along the line these people have a gripe. They say there is more money in the fund and it is growing and growing and growing.

Mr. Corner: Yes, but . . .

Mr. MacMillan: The burden flows from this Pension Benefits Standards Act, that is what requires us to do these things.

Mr. Rose: No, I want a supplementary.

The Chairman: On the pension plan?

Mr. Rose: Yes.

Mr. Corner: Then, you see, we have the people now who are currently on pension getting paid their pension moneys, but the reserve exists to take care of the future pensions of employees now in service. Right?

Mr. Blenkarn: Yes, but you have fewer employees now than you had 20 years ago.

Mr. Corner: It is true.

Mr. Blenkarn: Considerably less.

Mr. Corner: That is true.

• 1735

Mr. Blenkarn: You are not paying out any more, and you are not likely to have to pay out in numbers of people anything like you used to have to pay out.

Mr. Corner: But the benefits have been improved.

The Chairman: According to those figures you could pretty near double them.

Mr. Blenkarn: You could double your benefits on the thing and still have lots of money.

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a supplementary.

The Chairman: Mr. Rose. Is it on the pension plan?

Mr. Rose: Yes. I am going to call it a supplementary question. As with Mr. Blenkarn, it might turn out to be a series of supplementary questions.

The Chairman: I will permit them, Mr. Rose. I know you have been severely wounded.

Mr. Rose: I would like to enquire what the average earnings on the investments are in the pension fund.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Oui, mais les employés ont versé 40 millions de dollars; la compagnie a versé 49 millions de dollars.

M. Corner: Plus les . . .

M. Blenkarn: Les investissements ont rapporté 60 millions de dollars.

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Mais vous n'avez payé que 75 millions de dollars.

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Autrement dit ces personnes interviennent quelque part. Ils prétendent qu'il y a davantage d'argent dans le fonds et que celui-ci ne cesse d'augmenter.

M. Corner: Oui, mais . . .

M. MacMillan: Ce surplus découle de la Loi sur les normes des prestations de pension, et cela nous oblige à faire ces choses.

M. Rose: Non, je voudrais poser une question supplémentaire.

Le président: A propos du régime de retraite?

M. Rose: Oui.

M. Corner: Alors, vous voyez, à l'heure actuelle les gens reçoivent leur pension, mais les réserves visent à tenir compte des pensions à venir à des employés actuellement en service. Est-ce exact?

M. Blenkarn: Oui, mais les employés sont moins nombreux qu'il y a 20 ans.

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Considérablement moins nombreux.

M. Corner: C'est exact.

M. Blenkarn: Mais il n'y a rien de plus de fait, le nombre des prestataires n'atteindra pas les sommets atteints par le passé.

M. Corner: Les prestations sont haussées.

Le président: En fait, elles sont presque doublées.

M. Blenkarn: Vous pouvez les doubler mais elles valent encore passablement d'argent.

M. Rose: Une question supplémentaire, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rose. C'est toujours au sujet du Régime de pensions?

M. Rose: Oui. J'ai une question supplémentaire à poser. Comme dans le cas de M. Blenkarn, il se peut que ce soit plutôt une série de questions supplémentaires.

Le président: Je suis prêt à vous céder la parole, monsieur Rose. Je sais que vous avez beaucoup enduré jusqu'ici.

M. Rose: Je voudrais savoir quels sont les revenus sur les investissements que permet le Régime de pensions?

[*Texte*]

Mr. Corner: In my recollection, for 1972 it was 6.7 per cent or something like that. I will have to look it up.

Mr. Rose: Let us just say that the earnings are on an average 7 per cent. I would like to ask whether or not the CN's obligation to that pension fund stops at 3 per cent of earnings. In other words, anything over a 3 per cent return on the investment fund in that pension is not borne by CN at all. But in your case, the 3.7 or the 4 per cent is actually not an obligation for CN to match it, and therefore this is the reason the fund is growing so rapidly. In other words, you have to return to the fund 3 per cent, period. That is CN's obligation, and that is all you are doing, and that is why the fund is growing. You are earning 6.7 per cent and you are returning each year to that fund only 3 per cent.

Mr. MacMillan: They keep the earnings.

Mr. Rose: They go into some sort of reserve.

Mr. McRae: No, the earnings go to pay off the debt that they owed to the fund, $370 million.

The Chairman: Are you through, Mr. Rose?

Mr. Blenkarn: How do you get 7 per cent when you show only $60 million in earnings on $1.4 billion in assets.

Mr. Corner: Well, yes, but . . .

Mr. Blenkarn: That is only 4½ per cent.

Mr. Corner: The actual amount invested in securities there was $940 million.

Mr. Blenkarn: You mean there was no investment in the half million . . .

Mr. Corner: Well, no. That is the unfunded liability. That is what has been paid . . .

Mr. Rose: On the matter of the actuarial side of the question, your work force is gradually getting younger. You are losing 18 per cent of your work force a year, and 23 per cent of your work force has been on the job two years or less. With that kind of record, you are not going to keep many of these people to retirement anyway. So I think that would adjust actuarily the need for a reserve. It would adjust it downward. Is that so?

Mr. Corner: Well, no.

Mr. MacMillan: We have not been able to convince the actuaries of that.

Mr. Corner: I would have to draw your attention to the actuary's certificate. He vouches to the magnitude of the reserve. Also, it is the actuaries that tell the company the contributions we have to make into the fund.

Mr. Rose: I think your limit is 3 per cent, but let me put it this way. We have had rail pension groups from all across Canada ask to come before this Committee. There was certainly a gripe somewhere. I think that is one, and I can confirm what Mr. Turner said. The lack of information, the lack of openness, has caused a great deal of erosion of morale. As a matter of fact, I could even say hostility.

I think Mr. MacMillan's offer to open the books, complete disclosure, could do nothing but help the company in terms of morale. It might hurt them financially. I do not know. But it would certainly help them the other way. Thank you.

[*Interprétation*]

M. Corner: Autant que je me souvienne, pour 1972, il se situait à 6.7 p. 100. Je dois vérifier cependant.

M. Rose: Supposons qu'il soit en moyenne de 7 p. 100. Les obligations du CN en ce qui concerne le Régime de pensions cessent à 3 p. 100. En d'autres termes, il suffit qu'il y ait 3 p. 100 de versé au fonds par le CN. Tout ce qui dépasse ce niveau, est considéré comme revenu, et c'est la raison pour laquelle le fonds croît aussi rapidement. Le CN se contente de verser 3 p. 100 au fonds. Lorsque le rendement est de 6.7 p. 100 annuellement, c'est relativement peu.

M. MacMillan: Le CN garde les revenus.

M. Rose: Ils sont versés à une réserve.

M. McRae: Non, les revenus doivent amortir la dette qui est de 370 millions de dollars.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Rose?

M. Blenkarn: Comment en arrivez-vous à un chiffre de 7 p. 100 lorsque les revenus déclarés sont seulement de 60 millions de dollars pour un actif de 1.4 milliard de dollars?

M. Corner: Il faut tenir comptets. . .

M. Blenkarn: C'est seulement 4½ p. 100.

M. Corner: Le montant en valeurs est de 940 millions de dollars.

M. Blenkarn: Il n'y a pas eu d'investissements pour le demi million . . .

M. Corner: Non. C'est là une dette. C'est ce qui a été payé . . .

M. Rose: Pour un actuaire, votre personnel se fait de plus en plus jeune. Vous perdez 18 p. 100 de votre personnel tous les ans et 23 p. 100 travaillent depuis deux ans ou moins. Il ne semble pas qu'il y ait beaucoup de vos employés qui risquent d'atteindre l'âge de la retraite de toute façon. C'est le réajustement dont vous avez besoin pour votre réserve. C'est la diminution qu'il vous faut.

M.Corner: Pas vraiment.

M. MacMillan: Vous n'avez pu convaincre les actuaires, cependant.

M. Corner: J'attire votre attention sur le certificat des actuaires. Il atteste de l'importance de la réserve. Et ce sont les actuaires qui fixent la contribution de la compagnie au fonds.

M. Rose: La limite est de 3 p. 100, mais la question n'est pas là. Il y a eu des groupes de cheminots de tout le pays qui connaissaient la question et qui ont demandé à comparaître devant le comité. Il y a certainement quelque chose qui ne va pas. Et c'est là une partie du problème. Il y a un manque de communication, un manque de franchise qui fait beaucoup pour détruire le moral des employés. Je dirais même qu'il y a une certaine hostilité.

La proposition de M. MacMillan d'ouvrir les livres, de tout révéler, ne pourrait améliorer la situation au sein de la compagnie. Il y a peut-être un risque, je ne sais pas. De toute façon, il y a certainement un désavantage à procéder de cette façon.

[*Text*]

Mr. McRae: I have just one question.

The Chairman: Is this on the pension fund, Mr. McRae?

Mr. McRae: Yes, on the pension fund. The difference between 3 per cent and 7½ per cent, which is what is what the plan is earning, I understand is being used by the company to discharge a debt to the fund. Is that correct? A debt of some $370 million?

Mr. Corner: No. One of the actuarial assumptions first of all is that the fund will earn at the rate of 7½ per cent. I indicated that in 1972 it was a somewhat lesser amount than that, 6.7 per cent. We put the moneys into the fund, as I say, based on the actuary's advice. Then also, we have this question of how to get rid of the unfunded liability and it now stands at $503 million as of the end of December 1972.

Mr. McRae: Whose liability is that? It is your liability; not the fund's.

• 1740

Mr. Corner: That is right because it is the product of past service costs.

Mr. Rose: That was your share over the years. Is that not where that liability came from?

Mr. MacMillan: No. I explained that this liability arises every time we have a wage adjustment or a modification in the pension rules. As soon as you modify the pension rules, it gives rise to a requirement that we deposit in the fund a very large sum of money to look after the actuarial equivalent of that additional burden, which may flow from pension rule changes on the one hand or wage levels on the other. I think every pension fund has this problem. It is the problem, as I said, that flows from the provisions of the Pension Benefits Standards Act. Mr. Guay and I talked about this on the 22nd.

Mr. Blenkarn: But you never have to pay this unfunded liability as long as you have receipts in cash like you had last year of $261 million and paying out only $75 million. In other words, this unfunded liability you are talking about is something in the air that you will never have to pay because you are taking in $190 million more than you spend.

Mr. Corner: No, no, no. Mr. Blenkarn, all of this $503 million unfunded liability has to be paid into the fund on a systematic basis as prescribed by the Pension Benefits Standards Act. Our initial unfunded liability allowed us a 60-year period in which to pay the principal and interest. We are doing that.

Mr. Blenkarn: What is the interest on it?

Mr. Corner: It is 7.5 per cent.

Mr. Blenkarn: On the $500 million?

Mr. McRae: From the revenue fund.

Mr. MacMillan: No, from the railways. It is an expense to the railways.

Mr. Corner: Yes, we are paying it like mortgage payments; it includes principal and interest at the beginning.

[*Interpretation*]

M. McRae: Une question, si vous le permettez.

Le président: Toujours au sujet du Régime de pensions, monsieur McRae?

M. McRae: Oui. La différence entre 3 p. 100 et 7½ p. 100, qui est le rendement, est utilisée par la compagnie pour amortir la dette qu'a occasionnée le fonds. Et cette dette est de 370 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Corner: Non. Les actuaires supposent d'abord que le fonds rapporte 7½ p. 100. J'ai déjà souligné que pour 1972, il n'avait pas atteint ce niveau, il s'était situé autour de 6.7 p. 100. Les revenus sont versés au fonds à la demande des actuaires. Mais il y a la question de la dette non consolidée qui se situe à 503 millions de dollars à la fin du mois de décembre 1972.

M. McRae: D'où vient cette dette? Elle n'est pas due au fonds, n'est-ce pas?

M. Corner: Elle résulte des coûts des services précédents.

M. Rose: Mais cela devait être votre responsabilité au cours des années.

M. MacMillan: Non. J'ai déjà expliqué que la dette vient des rajustements ou des modifications qui ont été apportés aux règlements. Dès qu'il y a une modification d'apportée aux règlements, il faut que soit déposée au fonds une somme d'argent équivalente à la nouvelle charge du point de vue des actuaires. Il peut s'agir de modifications aux règlements ou de rajustements aux salaires. Il y a ce problème pour tous les fonds de pension. Il survient à cause des dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension. M. Guay en a déjà parlé le 22.

M. Blenkarn: Mais il n'y a pas à rembourser la dette non consolidée quand il y a des revenus comme ceux que vous avez réalisés l'année dernière ou pour des rentrées de 261 millions de dollars il n'y a eu que 75 millions de dollars en déboursés. En d'autres termes, la dette non consolidée n'est pas un problème puisque les revenus dépassent les dépenses de 190 millions de dollars.

M. Corner: Ce n'est pas du tout le cas, monsieur Blenkarn. Les 503 millions de dollars de dettes non consolidées doivent être remboursés de façon systématique comme le prévoit la Loi sur les normes des prestations de pension. Il y a eu au départ une période de 60 ans pour le remboursement du principal et des intérêts. Nous devons nous acquitter de cette obligation.

M. Blenkarn: Quel est l'intérêt?

M. Corner: Il est de 7.5 p. 100.

M. Blenkarn: Sur 500 millions de dollars?

M. McRae: Des revenus.

M. MacMillan: Non, pour les chemins de fer. C'est une dette imputée aux chemins de fer.

M. Corner: Les paiements se font comme s'il s'agissait d'une hypothèque; il y a remboursement du principal et des intérêts.

[*Texte*]

Mr. McRae: But you are paying between 3 and 7.5 per cent or 6.7 per cent. That is what is discharging the debt to the fund, is it not?

Mr. Corner: No, we are paying into the fund an amount to cover the amortization of the principal together with interest and the remainder amount . . .

Mr. McRae: But you are getting the revenue between . . .

The Chairman: Order, gentlemen, order.

Mr. Blenkarn: If you are paying 7.5 per cent on $500 million, that is $35 million a year and you only show income from investments of $60 million. Presumably, you have another $950 million invested. What is happening here?

Mr. Corner: That interest, gentlemen, is all part of the company's contribution.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Go ahead, Mr. McRae.

Mr. Blenkarn: In other words, the company's contribution is the interest from the money. In other words, the company pays nothing except interest on the funds.

The Chairman: Order, Mr. Blenkarn; Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: We have the CNR here tonight from 8 to 10 o'clock.

The Chairman: Yes.

Mr. McRae: Do we have them coming back?

The Chairman: It was the Chair's thinking that we would be through with them tonight.

Mr. McRae: I think this pension thing, now that it is open, is something we should have a good look at.

The Chairman: I have been sitting here wrestling with the bill . . .

Mr. McRae: I spent a good four hours on Sunday with pensioners. They are a pretty angry group. I think the thing in Vancouver is bad but it is going to break across the whole country if we do not get at it.

The Chairman: I am forced to agree, Mr. McRae, but you sat in on the steering committee meeting and when we discussed the question of pensions I allowed the discussion on pensions because I thought it looked like we were going to get through the CNR today.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is a matter perfectly in order on this bill because the railway is using, we suspect, some of this money to invest in railway activities and that affects the amount of money they need from the people of Canada. This bill provides for advances from the Treasury of Canada for shares, one thing and another and therefore, this is a relevant matter.

Mr. MacMillan: There is no money in this pension fund used for the benefit of the railway or invested in railway property either directly or indirectly.

[*Interprétation*]

M. McRae: Mais vous payez la différence entre 3 p. 100 et 7.5. p. 100 ou 6.7 p. 100. C'est ce dont vous vous servez pour rembourser la dette.

M. Corner: Non, nous versons au fonds un montant suffisant pour couvrir le principal et les intérêts, et le reste . . .

M. McRae: La différence est pour vous un revenu, . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Blenkarn: Vous payez 7.5 p. 100 d'intérêt sur 500 millions de dollars, ce qui constitue 35 millions de dollars annuellement, et vous ne déclarez que 60 millions de dollars en revenus provenant des investissements. Il reste encore 950 millions de dollars placés. Où sont-ils?

M. Corner: L'intérêt est partie intégrante de la contribution de la compagnie.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. Blenkarn: En d'autres termes, la contribution de la compagnie est l'intérêt sur le fonds. La compagnie ne contribue rien d'autre, au fonds.

Le président: A l'ordre, je vous en prie, monsieur Blenkarn. M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: Les représentants du CN doivent comparaître ce soir de 20 h 00 à 22 h 00.

Le président: En effet.

M. McRae: Est-ce qu'ils doivent revenir par la suite?

Le président: La présidence croyait pouvoir les libérer après ce soir.

M. McRae: La question du régime de pension doit être examinée de plus près certainement.

Le président: Il ne faut pas oublier qu'il y a le bill . . .

M. McRae: J'ai passé quatre heures avec des prestataires dimanche. Ils étaient passablement en colère. La situation est vraiment grave à Vancouver; il faut éviter que le malaise atteigne tout le pays.

Le président: Je suis bien d'accord avec vous, monsieur McRae, mais vous avez assisté à la réunion du sous-comité de direction. Lorsqu'il a été question du régime de pension, j'ai permis les questions, mais toujours dans l'espoir qu'on puisse en terminer aujourd'hui avec les représentants du CN.

M. Blenkarn: Monsieur le président, la question est certainement pertinente puisque le chemin utilise, semble-t-il, certains de ces fonds dans son activité et que cela a un effet sur le montant qui est demandé au Parlement du Canada. Le bill prévoit des avances du Trésor; il peut certainement être question du régime de pension dans ce contexte.

M. MacMillan: Il y a peu de fonds qui proviennent du fonds de pension et qui soient utilisés pour la marche du chemin de fer ou investis dans les propriétés du chemin de fer directement ou indirectement.

[*Text*]

The Chairman: The whole discussion, Mr. McRae, hardly falls within the gamut of Bill C-164. As I said, I allowed it to go on because I thought it would work its way out. It is a very burning question, I know, on the minds of Mr. Turner, Mr. Mazankowski, Mr. Blenkarn, Mr. Rose and yourself.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, there is still the recommendation from the Crown. The bill is for discharging obligations of the railway incurred prior to January 1, 1974. Presumably the unfunded liability is part of the requirement fund under the Pension Benefits Standards Act. It is a liability of the railway and therefore these questions are in order.

• 1745

The Chairman: I did not rule the questions out of order, but I hope the Committee will not try to take the place of Deusch, who is going to report to Mr. Hall. He is studying the whole question of railway pay and he is going to look into the question of railway employee's pensions.

I think, if the Committee wishes, that we can assist that study, but I do not really think it falls within the ambit of this bill.

Mr. Rose: On a point of order, Mr. Chairman. In order to assist you at the moment, without deciding whether or not we would like to entertain these gentlemen further, we have had several rounds of supplementaries on the matter of pensions and I think everybody has had a pretty good kick at the cat. Perhaps we can now go back to your list and leave the other discussion until later.

The Chairman: That is what I had hoped to do, Mr. Rose.

Mr. McRae: We will have further discussion on what we want to do with this pension thing.

Mr. Rose: We are going to invite the pension groups to appear. We have already agreed to that.

Mr. McRae: Yes, but I want to be able to bring the CNR. I do not want to be caught like we were last year in not being able to get anybody in.

Mr. Rose: Do not pass their bill. They will come.

The Chairman: I recommend a different approach, Mr. Rose. I recommend passing this bill and then studying the annual report. You could then ask the CNR . . .

Mr. McRae: Do we have a reference to the annual report yet?

Mr. Rose: No, we cannot get it until we pass the bill.

The Chairman: Order, gentlemen. Mr. Schumacher.

[*Interpretation*]

Le président: La discussion ne peut se tenir dans ce contexte du Bill C-164, monsieur McRae; j'ai permis les questions en espérant que le tout puisse se régler. Je sais que vous-même, ainsi que MM. Turner, Mazankowski, Blenkarn, Rose, êtes beaucoup plus préoccupés par les questions.

M. Blenkarn: Il y a une recommandation de la Couronne. Le bill doit permettre aux chemins de fer de faire face à ses obligations pour la période avant le 1er janvier 1974. La dette non consolidée fait certainement partie de ces obligations aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pension. C'est une obligation pour les chemins de fer. Je ne vois pas pourquoi la question n'est pas recevable.

Le président: Je n'ai pas déclaré les questions irrecevables, mais j'espère que les membres du Comité ne vont pas essayer de remplacer Deusch qui va présenter un rapport à M. Hall. Il étudie cette question de la rémunération dans le secteur des chemins de fer et il va étudier en même temps, cette question de la pension des cheminots.

Si les membres du Comité veulent que nous participions à cette étude, c'est différent, mais je ne pense vraiment pas que cela soit pertinent au projet de loi.

M. Rose: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Sans décider si nous voudrions entendre de nouveau ces messieurs, je veux quand même vous aider; nous avons entendu plusieurs séries de questions supplémentaires au sujet des pensions et à mon avis, chacun a eu la chance de dire son mot. Nous pourrions peut-être maintenant retourner à votre liste des personnes qui veulent poser des questions et remettre à plus tard, la discussion de l'autre sujet.

Le président: C'est ce que j'espérais faire, monsieur Rose.

M. McRae: Nous aurons plus tard l'occasion de discuter encore de cette question des pensions.

M. Rose: Nous allons inviter les représentants des groupes de pensions à comparaître. Nous l'avons déjà décidé.

M. McRae: Oui, mais je voudrais que nous puissions convoquer des représentants du CN. Je ne voudrais pas que nous nous trouvions dans la même situation que l'an dernier, alors, qu'il nous était impossible d'avoir de tels témoins.

M. Rose: Vous n'avez qu'à ne pas adopter leur projet de loi et ils viendront.

Le président: Je recommanderais une manière différente de procéder, monsieur Rose. Je recommanderais aux membres du Comité d'adopter le projet de loi et ensuite étudier le rapport annuel. C'est alors que vous pourriez demander aux représentants du CN . . .

M. McRae: Est-ce que nous avons déjà reçu un mandat nous demandant d'étudier le rapport annuel?

M. Rose: Non, nous ne pouvons pas l'obtenir avant d'adopter le projet de loi.

Le président: A l'ordre, messieurs. Monsieur Schumacher.

[*Texte*]

Mr. Schumacher: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank the other members of the Committee for their courtesy in allowing me to pose some questions to the CNR today. I would like to deal with the question of rail line abandonment and some of the problems we are facing in Canada as a result of energy shortages.

As the CNR has gone into the trucking business in a rather large way, I guess it is safe to assume that there has been a shift in the movement of freight from rail to road transport. Is that a safe assumption or is the CNR operating under that assumption?

Mr. MacMillan: In volume, no, not on that assumption. Actually the facts are the reverse, but there is a certain amount of traffic which by its nature moves better, easier and more rapidly by truck. Historically this has been moved as LCL freight on way freight trains that were very delayed, as you will remember, and now the majority of that traffic moves by truck.

Mr. Schumacher: The rail line abandonment program which was in effect before it was frozen—I guess it is going to be coming back in about a year—would that not indicate there is a shift away from rail to road?

Mr. MacMillan: No, I do not think it does. When the question of the Western branch lines receives detailed examination I think what will emerge from that is a rationalization of the grain collection system, and part and parcel of all that will be the possible creation of new primary collection points, possibly the upbuilding of elevator capacity and modernization in other locations and the removal of the very small ancient country houses from some of these branches. Flowing from that, the railway may not be further required, and if that is the case it will be discontinued.

Mr. Schumacher: But does that not indicate the feeling in the CNR that grain is better moved by truck than rail?

Mr. MacMillan: No, no it does not. I think rail is the best way to move grain so far as we now know. The ultimate way to move grain is through a pipeline, but at the moment, no one knows how to do it.

Mr. Schumacher: But with our known technology, it seems strange that the CNR would be proposing rail line abandonment on the Prairies which will have the effect of forcing grain into trucks.

• 1750

Mr. MacMillan: No, I do not think it will force them into trucks. I think in some instances the truck haul from the farm will be longer, there is no doubt about that. It is already in the truck from the farm to the elevator, wherever the elevator happens to be. But if in the general good of the community, of the prairie, we can collect the grain more expeditiously and cheaper and move it to world markets, that surely is the direction which we ought to go. And we can only go that way if we can get the grain at the primary collection point into modern, efficient country elevators. That is really my point.

[*Interprétation*]

M. Schumacher: Merci, monsieur le président. J'aimerais remercier les autres membres du Comité d'avoir l'obligeance de me permettre de poser quelques questions aux représentants du CN aujourd'hui. J'aimerais discuter de la question de l'abandon de certaines lignes de chemins de fer et certains problèmes auxquels nous faisons face au Canada par suite de la pénurie en énergie.

Comme le CN s'est engagé dans l'entreprise du camionnage sur une échelle assez considérable, je crois qu'il est assez juste de supposer qu'une partie du transport de marchandises qui se faisait par chemins de fer se fait maintenant par la route. Est-il juste de faire une telle supposition ou le CN a-t-il pris ces décisions à partir d'une telle supposition?

M. MacMillan: Non, il n'agit pas à partir de cette supposition en ce qui concerne le volume. En fait, la réalité est tout à fait contraire, mais il existe certaines cargaisons qui, par leur nature, se transporte mieux, plus facilement et plus rapidement par camion. Autrefois, ces cargaisons étaient transportées par des trains de marchandises de long parcours qui étaient retardées beaucoup, si vous vous souvenez bien, et maintenant la majorité de ces marchandises sont transportées par camion.

M. Schumacher: Le programme d'abandon de certaines lignes de chemins de fer a maintenant été figé, mais je suppose qu'il sera repris dans un an, alors est-ce que cela n'indiquerait pas que l'on passe du transport ferroviaire au transport routier, dans une certaine mesure?

M. MacMillan: Non, je ne crois pas. Quand on étudiera les détails de l'abandon de certaines lignes de chemins de fer dans l'Ouest, je pense que l'on en déduira qu'il s'agit d'une rationalisation du réseau de collectes des céréales, et en fin de compte, je crois qu'il y aura création probable de nouveaux postes de collectes sur place, et peut-être aussi la construction de plus grands élévateurs de même que la modernisation d'autres constructions et l'élimination des anciennes maisons de campagne très petites qui étaient situées sur ces lignes. A partir de là, il se peut que l'on n'ait plus besoin du service ferroviaire, et dans ce cas, il sera discontinué.

M. Schumacher: Mais cela n'indique-t-il pas que de l'avis du CN, il est préférable de transporter des céréales par camion plutôt que par chemins de fer?

M. MacMillan: Non, pas du tout. Pour autant que nous sachions, à mon avis, le chemin de fer est le meilleur moyen de transporter des céréales. Toutefois, le moyen de transport idéal pour les céréales serait le pipe-line, mais, pour l'instant, personne ne sait comment le faire.

M. Schumacher: Mais compte tenu de la technologie actuelle, il semble étrange que le CN propose l'abandon de certaines lignes de chemins de fer dans les Prairies si cela doit obliger le transport des céréales par camion.

M. MacMillan: Non, je ne crois pas que cela obligera le transport par camion. Dans certains cas, la distance du transport par camion de la ferme au train sera plus longue, il n'y a pas de doute là-dessus. Actuellement, c'est quand même les camions qui transportent les céréales de la ferme aux élévateurs, où qu'ils soient situés. Mais si dans l'intérêt général de la population des Prairies, nous pouvons recueillir les céréales plus rapidement et à meilleur marché pour les transporter vers les marchés mondiaux, c'est sûrement dans ce sens que nous orienterons nos activités. Nous ne pouvons le faire que si nous pouvons recueillir les

[*Text*]

Mr. Schumacher: I am looking at a document by Purdy, a study of transport competition and public policy in Canada, which indicates that the percentage of rail participation in the carrying of freight has fallen from 68 per cent in 1948 to 55 per cent in 1968, a period of 20 years, and road has gone from 6 per cent up to 12 per cent.

Mr. MacMillan: That could be, but at the same time the gross volume has increased enormously. Also, you might find in that same document a tabulation of the percentage movement between metropolitan centres which is carried on the railway now as opposed to the percentage which was carried years ago. And we began at the point where we carried it all. Now between Montreal and Toronto the railways do not carry anything like the majority of the traffic.

Mr. Schumacher: Do you think there should be perhaps a change in that direction, particularly in view of our rural situation where trucks or road transport uses four to six times as much fuel to carry the same amount?

Mr. MacMillan: That is right, I think the factor is six to one.

Mr. Schumacher: And trucks produce a lot more pollution, both air and noise.

Mr. MacMillan: Indeed they do.

Mr. Schumacher: Would you agree that present rail lines, as they exist, could handle two or three times as much traffic as they are presently carrying, without a major modification?

Mr. MacMillan: Well, the real answer to it is that rail lines can be enlarged to the point where they will carry it.

Mr. Schumacher: Without too much expense?

Mr. MacMillan: Oh, yes; it does not have to be a major expense.

Mr. Schumacher: Would you also agree, with your knowledge of the highway system, that highways are pretty crowded right now an they may be close to their capacity?

Mr. MacMillan: I would agree with that. I know some highways which are crowded to their capacity right now.

Mr. Schumacher: Would it not require much less energy, cost and everything else to upgrade a railroad than it would a highway?

Mr. MacMillan: I think that is in evidence. Yes, I would agree with that.

Mr. Schumacher: Do you see any necessity to expand rail service to help Canada survive?

[*Interpretation*]

céréales sur place dans des élévateurs modernes et appropriés. Voilà ce que je veux préciser.

M. Schumacher: J'ai sous les yeux un document de Purdy, qui est une étude sur la concurrence dans le domaine du transport et la politique gouvernementale au Canada à ce sujet, et j'y vois que le pourcentage du transport des marchandises par chemins de fer est passé de 68 p. 100 en 1948 à 55 p. 100 en 1968, soit une période de 20 ans, tandis que le transport routier est passé de 6 p. 100 à 12 p. 100 pendant la même période.

M. MacMillan: C'est possible, mais en même temps le volume brut a augmenté considérablement. Vous pourriez également trouver dans le même document un tableau du pourcentage du transport entre les centres métropolitains qui se fait par chemin de fer actuellement par opposition au pourcentage qui se faisait il y a des années. Au tout début, c'était nous qui transportions le tout. Maintenant, entre Montréal et Toronto, les chemins de fer ne transportent pas la majorité des marchandises.

M. Schumacher: Croyez-vous qu'il faudrait apporter une modification dans ce sens, surtout à cause de la situation qui prévaut dans les régions rurales, car les camions, ou plutôt le transport routier utilise de 4 à 6 fois plus de combustible pour transporter la même quantité de marchandises?

M. MacMillan: C'est exact, le coefficient est de 6 sur 1.

M. Schumacher: Et les camions produisent beaucoup plus de pollution, par les émanations de gas et par le bruit.

M. MacMillan: En effet.

M. Schumacher: Seriez-vous d'accord pour dire que les lignes de chemin de fer actuelles pourraient transporter deux ou trois fois plus de marchandises qu'elles ne le font actuellement, sans qu'il soit nécessaire d'y apporter des modifications importantes?

M. MacMillan: Je dois vous répondre que nous pouvons agrandir le réseau de lignes de chemin de fer au point où elles pourront faire ce transport.

M. Schumacher: Sans qu'il en coûte trop cher?

M. MacMillan: Certainement, il n'est pas nécessaire d'engager des dépenses considérables.

M. Schumacher: D'après votre connaissance du réseau routier, seriez-vous d'accord aussi pour dire que les routes sont assez encombrées actuellement et qu'il peut y avoir saturation bientôt?

M. MacMillan: Je suis d'accord. Je connais certaines routes qui sont encombrées au maximum actuellement.

M. Schumacher: Est-ce qu'il n'en coûterait pas beaucoup moins sous forme d'énergie, d'argent et ainsi de suite d'améliorer un réseau de chemin de fer plutôt que les routes?

M. MacMillan: Je crois que c'est évident, en effet, je suis d'accord.

M. Schumacher: Croyez-vous qu'il est nécessaire d'agrandir le service ferroviaire pour aider le Canada à survivre?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Yes, and we are doing that, Mr. Schumacher, all the time. We are increasing capacity on the main stems. By way of example, each year we add capacity to the main line west and we will continue with this program. This can be done in a variety of ways. One is by very sophisticated signaling, another is by double tracking, and the next step is to put onto the double track more sophisticated signals. These things are being done, and we are doing them.

Mr. Schumacher: Is it also correct that the railway is about four times more efficient than cars in carrying people and five to ten times more efficient than airplanes, so far as consumption of fuel is concerned, in carrying the same number of people?

Mr. MacMillan: I think the factors are higher than the ones you gave. I know we did a little investigation and I put it on the record the last time. I think in terms of ten miles because that was the easy way to express it. A train was ten times as efficient as a 747 aircraft.

• 1755

Mr. Schumacher: Are you taking any steps, in view of the changed situation now, to get more of this passenger business or to encourage people to go back to rail transport, away from these inefficient airplanes?

Mr. MacMillan: Yes, we are.

Mr. Schumacher: You mentioned that you were upgrading the main line. You do not think the function of the railroad in conserving energy in Canada applies to the branch lines, though, I gather?

Mr. MacMillan: Yes, but it depends what you mean by branch lines. There are some branch lines which surely cannot endure. There are others that will have to. We call a branch line anything that is not on the main line. It is very dangerous for us to lump them all into one pot and say that they all receive the same treatment because they do not.

The Chairman: Mr. Schumacher, it is five minutes to six. Mr. Ritchie has waited patiently. Perhaps we could allow him the last five minutes.

Mr. Rose: Did you not tell me that I was to follow Mr. Schumacher?

The Chairman: You have been on, but I will get you on again this evening, Mr. Rose.

Go ahead, Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, first of all, a question that affects my area. There has been some criticism in the Dauphin area about your buying the trucking firm, the so-called Swan River-The Pas trucking firm. The criticism has been that you have a traffic monopoly in that you not only have the railway but you have bought the major trucking firm. I wonder if you would care to comment on this charge. If not, maybe you could write me a memo.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Oui, et c'est ce que nous faisons en tout temps, monsieur Schumacher. Nous augmentons notre capacité de transport sur les principales lignes. Par exemple, chaque année nous augmentons les possibilités de la ligne principale de l'Ouest et nous continuerons ainsi. On peut le faire de différentes façons. Par exemple, il y a les systèmes très complexes de signalisation, de même que le doublage des voies et ensuite on peut doter la deuxième série de voies de signaux plus compliquées. C'est ce genre de chose que nous faisons.

M. Schumacher: Il est également vrai que le transport des passagers par chemin de fer est 4 fois plus efficace que par véhicules automobiles et de 5 à 10 fois plus efficace que par avions, en ce qui concerne la consommation de combustible, pour transporter le même nombre de personne?

M. MacMillan: Je crois que les facteurs proportionnels sont plus élevés que ceux que vous avez donnés. Je sais que nous avons étudié un peu la question et j'en ai parlé lors de ma dernière présence ici. Je pense en tonne-mille car c'était la manière la plus simple de l'exprimer. Le rendement d'un train dépassait de dix fois celui d'un Boeing 747.

M. Schumacher: Essayez-vous de vous adapter à la nouvelle situation afin d'attirer davantage de voyageurs ou d'encourager les gens à prendre le train plutôt que ces avions-là?

M. MacMillan: Oui.

M. Schumacher: Vous dites que vous êtes en train d'améliorer les lignes principales. Ne croyez-vous pas que c'est sur les lignes secondaires que les chemins de fer pourraient essayer de conserver de l'énergie?

M. MacMillan: Oui, mais cela dépend de votre définition des lignes secondaires. Avec certaines lignes, cela n'est pas possible. Pour d'autres, ce sera bien nécessaire. Pour nous, une ligne secondaire est n'importe quelle ligne qui ne se trouve pas sur la route principale. Ce serait très dangereux pour nous de les mettre tous dans un même pot et de dire qu'elles seront traitées de la même manière, parce que ce n'est pas vrai.

Le président: Monsieur Schumacher, il est 17 h 55. M. Ritchie a attendu patiemment. Peut-être devrions-nous lui donner les cinq dernières minutes.

M. Rose: Ne m'avez-vous pas promis la parole après M. Schumacher.

Le président: Vous avez déjà parlé, mais je vous donnerai encore une fois la parole ce soir, monsieur Rose.

Allez-y monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, j'aimerais, tout d'abord, poser une question qui concerne ma région. Les gens de la Dauphiné critiquent que vous vouliez acheter la société d'expédition *Swan River-The Pas.* On vous reproche de détenir le monopole dans le domaine des transports, du fait d'avoir, d'un côté, les chemins de fer et, l'autre, acheté la société de transport par camions la plus importante. Qu'en pensez-vous. Si vous ne tenez pas à me répondre oralement, vous pourriez peut-être m'envoyer un petit mémoire.

[*Text*]

Mr. MacMillan: I would be delighted to. I confess I do not know. I would be surprised if we have a monopoly: we have never been that lucky.

Mr. Ritchie: You are being accused of it in that particular area and I would like to have your reaction to it.

Mr. MacMillan: I shall have it looked into and will write you a note about it.

Mr. Ritchie: The second one: you mentioned to me the other day that you were upgrading certain branch lines in the west even though they had been slated for abandonment. Is this the two railways and the grain-handling system in conjunction or are you tending to do it on your own?

Mr. MacMillan: No, it is our own. It is related to what we think will probably emerge after the studies are done.

Mr. Ritchie: Can you give a time as to when the public at large may have some idea of this?

Mr. MacMillan: There will be some indications this summer by virtue of the work being done.

Mr. Ritchie: One final one. With regard to the oil crisis and dieselization, what about the railways going back to the use of coal? I noticed that you had an item in the paper about electrification of a certain portion of the railway. What happened to the old steamers? Is this North American railways, or is this out? What are the possibilities?

Mr. MacMillan: They are gone. There are no steam locomotives of any consequence left in North America. I would doubt that we would go back to steam power.

Mr. Ritchie: So if you had old diesels and they became extremely expensive, what alternatives are there facing the railway?

Mr. MacMillan: I do not know. I think then that it would be a question of where the national interest was best served. I suggest to you that, in the relationship between the diesel locomotive and the other available modes of public transport, the railway should be the number one priority; and I would expect and hope that we could continue to have . . .

Mr. Ritchie: Coal is quite inefficient, is that right? As in the old days?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Ritchie: What about electricity?

Mr. MacMillan: Electricity is extremely efficient. No doubt about that.

• 1800

Mr. Ritchie: Very expensive.

Mr. MacMillan: It is very expensive unless we have traffic densities—and we talked about this briefly this morning—which would justify the introduction of electricity. I would think that the probabilities of Canadian National electrifying are remote because we have a relatively level railway and our economics of operation are less than many other railways with gradients and so on which are unfavourable.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Avec plaisir. Je dois avouer que j'ignore cette question. Je serais bien étonné d'apprenddre que nous ayons un monopole. Jamais nous avons eu ce bonheur-là.

M. Ritchie: On vous en accuse dans ma région et j'aimerais que vous me donniez votre opinion.

M. MacMillan: Je vais étudier la question et vous envoyer ma réponse.

M. Ritchie: En deuxième lieu, je voudrais parler de certaines lignes secondaires de l'Ouest que, comme vous me l'avez dit l'autre jour, vous avez l'intention d'améliorer quoi qu'on ait prévu leur suppression. S'agit-il là d'une mesure parallèle prise par les deux chemins de fer et les transporteurs de blé ou en avez-vous décidé isolément?

M. MacMillan: Oui, il s'agit de notre propre initiative. Elle est liée à ce que nous pensons va ressortir des études en cours.

Mr. Ritchie: Pouvez-vous me dire à quel moment le public va avoir l'occasion de se faire lui-même une idée de cela?

M. MacMillan: Cet été, lorsque les travaux seront faits, on aura des indices plus clairs.

M. Ritchie: Une dernière question encore. On parle beaucoup de la crise du pétrole et du retour au diesel. Les chemins de fer ont-ils l'intention de revenir au charbon? J'ai remarqué que vous parlez dans votre exposé de la possibilité d'électrifier certaines lignes. Qu'est-il arrivé aux vieilles locomotives à vapeur? Est-ce que c'est du domaine des chemins de fer nord-américains? Quelles sont les possibilités?

M. MacMillan: Ces locomotives ont disparu. Il n'y a plus vraiment de locomotive à vapeur en Amérique du Nord. Je doute, d'ailleurs, que l'on revienne à cette forme d'énergie.

M. Ritchie: Quelle solution de change les chemins de fer ont-ils, si vous aviez des vieilles locomotives à diesel et qu'elles devenaient extrêmement chères à utiliser?

M. MacMillan: Je ne sais pas. Je crois qu'à ce moment-là on esaaiera de trouver la solution qui servira le mieux l'intérêt national. A mon avis, si l'on a le choix entre la locomotive diesel et les autres formes de transport public, il faudrait donner la priorité aux chemins de fer et j'espère que nous allons continuer à avoir . . .

M. Ritchie: Le charbon n'est pas très bon, n'est-ce pas? Comme dans les vieux jours?

M. MacMIllan: C'est juste.

M. Ritchie: Et l'électricité?

M. MacMillan: L'électricité est très rentable, cela ne fait pas de doute.

M. Ritchie: Très cher.

M. MacMillan: C'est très cher, et seul un nombre suffisant de passagers justifierait l'introduction de l'électricité. Nous en avons, d'ailleurs, brièvement parlé ce matin. A mon avis, il n'y a que peu de chances pour que le Canadien national soit électrifié parce que nos lignes sont relativement peu accidentées, ce qui fait que l'exploitation coûte moins cher que si nous avions beaucoup de pentes ou de collines.

[*Texte*]

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I see it is six o'clock. We stand adjourned until 8 p.m. this evening. Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

EVENING SITTING

• 2006

The Chairman: Gentlemen, I know the bell is still ringing to get a quorum in the House of Commons. We do not need a quorum here; we need five members of the Committee and representatives of two parties. We have that now. I know the desire of the CNR to convey all the knowledge the Committee wants and I know the desire of the Committee to seek of them, all the knowledge possible. Both the Committee and the CNR want to get through with the exchange this evening, so I think we should proceed.

The first name on my list is Mr. McCain.

Mr. Rose: How did he get in there?

The Chairman: Mr. Mackasey is the first member on my list, but he is not here; I then go to the next person on my list, and Mr. McCain . . .

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a point of order: I do not mind if I get on now or 20 minutes from now, but only one representative of my party has had an opportunity to cross-examine the witnesses all day. You told me that I was immediately following Mr. Schumacher.

The Chairman: You were on after Mr. Turner.

Mr. Rose: Right. You keep switching. Would you rather switch than fight?

The Chairman: A Horner neither loves to fight nor loves to switch; he loves to be fair to everybody. The Chairman was very fair to you. I asked Mr. Schumacher if his questions were along the pension line. He said "No", so I acknowledged you on a supplementary and took you ahead of Mr. Schumacher earlier today. In doing that, I must check your name off as one who has exercised the privilege of asking questions at that time. The next person on my list who is present is Mr. McCain, and I shall recognize him.

Mr. Rose: On the same point of order, Mr. Chairman, could I ask you where my name appears on your list? You seem to keep . . .

The Chairman: Your name appears on my third round list behind Mr. Turner, and ahead of Mr. Blenkarn.

Mr. Rose: On a question of privilege, Mr. Chairman, what happened was that we were here this morning; then you started your second round. Mr. Mazankowski was recognized, then he was recognized for supplementaries; Mr. Turner was recognized; there has never been a second round as far as my party was concerned.

[*Interprétation*]

M. Ritchie: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vois qu'il est six heures. Nous allons lever la séance jusqu'à huit heures ce soir. D'accord?

Des voix: D'accord.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, j'entends la sonnerie d'appel pour l'obtention du quorum à la Chambre des communes. Nous n'avons pas besoin du quorum ici. Il nous faut 5 membres du Comité et des représentants de deux partis que nous avons d'ailleurs. Le plus grand désir du CN est de transmettre tous les renseignements que le Comité veut obtenir et je sais également que le Comité a l'intention d'obtenir de la part du CN tous les renseignements possibles. Donc, le Comité et le CN veulent également en finir avec ces échanges ce soir. Attaquons-nous maintenant à la tâche.

Le premier nom figurant sur ma liste est celui de M. McCain.

M. Rose: Comment son nom peut-il figurer sur la liste?

Le président: M. MacKasey est le premier sur ma liste mais il n'est pas présent, au Comité; je passe donc au prochain et M. McCain . . .

M. Rose: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Peu m'importe de prendre la parole maintenant ou dans 20 minutes. Mais un des représentants de mon parti a eu l'occasion de mettre les témoins sur la sellette aujourd'hui. Vous m'aviez promis que je suivrais immédiatement M. Schumacher.

Le président: Vous allez parler après M. Turner.

M. Rose: C'est juste. Vous ne cessez de faire des changements. Préférez-vous les changements au combat?

Le président: Un Horner n'aime ni la bataille ni les changements mais il adore la justice pour tout le monde. Le président a été très juste envers vous. Demandez à M. Schumacher si ses questions touchaient au domaine des pensions. Il a répondu non si bien que je vous ai permis de poser une question supplémentaire en vous donnant préséance sur M. Schumacher plutôt dans la journée. Ce faisant, j'ai dû rayer votre nom parce que vous vous êtes prévalu de votre privilège de poser des questions à ce moment-là. Le prochain sur ma liste et qui est présent est M. McCain et je lui accorde la parole.

M. Rose: Sur cette même question au Règlement, monsieur le président, je veux vous demander où figure mon nom sur la liste? Vous semblez garder . . .

Le président: Votre nom apparaît sur ma liste en troisième tournée à la suite de M. Turner et avant M. Blenkarn.

M. Rose: Sur une question de privilège, monsieur le président, ce qui s'est produit c'est que nous étions ici ce matin après quoi vous avez passé au deuxième tour. Vous avez reconnu M. Mazankowski à qui vous avez accordé également des questions supplémentaires; M. Turner a été reconnu et il n'y a jamais eu de second tour pour ce qui est de mon parti.

[*Text*]

The Chairman: No.

Mr. Rose: In terms of supplementaries, I got on the same supplementary as did Mr. MacKay and Mr. Blenkarn, and Mr. Mazankowski.

The Chairman: Let me explain the way in which the Chair interpreted your questions, Mr. Turner's, Mr. Blenkarn's, and Mr. Mazankowski's.

You four people are top of the list in the second go around.

Mr. Rose: I did not get on, sir.

The Chairman: You four people exercised your privilege in the second go around, I think exhaustively, on the pension plan. I have you all down for the third go around. There are not too many names left: Mr. McCain, Mr. MacKay, Mr. McRae, Mr. Carter—in that order. Then we shall start the third go around again. You will get on again tonight, Mr. Rose.

Mr. Rose: No, sir, I will not.

The Chairman: The Chair assures you, you will.

Mr. Rose: I will not be put in this position.

The Chairman: I am sorry . . .

Mr. Rose: Before the supper break, the Chair assured me that he was generous and that I was on next. Suddenly, during supper, I am not on any more.

The Chairman: Will you please sit down and let me explain this? I understand the way in which your feelings are hurt. I always knew you to be one of those who is very sensitive and . . .

Mr. Rose: I am an artist.

The Chairman: That is right, most artists are hypersensitive. I would not have thought you were that. You remember, and I am sure the Committee evidence will bear out the facts, I did not want to accept you on a supplementary. I did not want to, but I did, and you did ask several supplementaries. Then I went to Schumacher and Ritchie. Now I have McCain, MacKay, McRae and Carter. There are those four names and then Mazankowski and Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman.

• 2010

The Chairman: You are the sixth on the list this evening.

Mr. Blenkarn: Where do you find me Mr. Chairman?

Mr. Rose: On the same point of order . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, you promised to have . . .

The Chairman: You are wasting time.

Mr. Rose: On the same point of order. I do not give a damn if I am wasting time or not. On the same point of order . . .

[*Interpretation*]

Le président: Non.

M. Rose: Pour ce qui est des questions supplémentaires, je me suis engagé sur la même plate-forme que M. McKay et M. Blenkarn et M. Mazankowski.

Le président: Si vous me le permettez, je vous expliquerai la façon dont la présidence a interprété vos questions ainsi que celles de MM. Turner, Blenkarn et Mazankowski.

Vous apparaissez en tête de la liste pour le second tour.

M. Rose: Je n'ai pas encore pris la parole.

Le président: Vous vous êtes prévalu de votre privilège en second tour et je pense de façon assez exhaustive en vous attaquant au régime de pension. J'ai le nom de tous ces messieurs pour le troisième tour. Il ne nous reste pas tellement de noms: MM. McCain, McRae et Carter et dans cet ordre. Ensuite, nous passerons encore au troisième tour. Vous aurez la chance de reparler ce soir, monsieur Rose.

M. Rose: Non monsieur, ce n'est pas exact.

Le président: Le président vous le promet.

M. Rose: Je ne me verrai pas placer dans une telle situation.

Le président: Je regrette. . .

M. Rose: Avant la pause du dîner, le président m'a assuré de sa générosité et m'a promis que j'étais le prochain sur la liste. Soudainement, durant le dîner je ne figure plus sur la liste.

Le président: Voulez-vous vous asseoir et me laisser la chance de vous expliquer cela? Je comprends ce qui vous blesse et j'ai toujours su que vous étiez doué d'une extrême sensibilité et. . .

M. Rose: Je suis artiste.

Le président: C'est juste, et la plupart des artistes sont des hypersensibles. Je ne pensais pas que vous l'étiez. Vous vous souviendrez et je suis persuadé que les procès-verbaux du Comité appuiront les faits que je n'ai pas voulu vous accorder une question supplémentaire, je n'ai pas voulu mais j'ai cédé et je vous ai permis de poser plusieurs questions supplémentaires. J'ai ensuite passé à M. Schumacher et à M. Ritchie. J'ai maintenant sur la liste MM. McCain, Mackay, McRae et Carter. Et puis MM. Mazankowski et Rose.

M. Rose: Monsieur le président.

Le président: Vous êtes le sixième sur la liste de ce soir.

M. Blenkarn: Et moi où suis-je monsieur le président?

M. Rose: J'invoque le même article du Règlement . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, vous avez promis. . .

Le président: Vous perdez du temps.

M. Rose: J'invoque le même article du Règlement. Peu m'importe si nous perdons du temps, j'invoque le même article du Règlement. . .

[*Texte*]

Mr. McCain: I want to get on some time tonight.

The Chairman: Mr. McCain, we will look after your potatoes later.

With six people, Mr. Rose, at 10 minutes per person you will get on at ten minutes after nine. No Chairman has ever given any Committee member a better guarantee than that.

Mr. Rose: Mr. Chairman, let me appeal to your basic fairness. Mr. Mazankowski of the Conservative party . . .

The Chairman: I do not know what party he belongs to. I do not see parties when I am Chairman, I do not see parties.

Mr. Rose: . . . and Mr. Turner, both had opportunities for a second session. I was on a supplementary the same as did Mr. Mazankowski, Mr. Blenkarn and Mr. MacKay . . .

The Chairman: McRae.

Mr. Rose: . . . before the dinner break.

The Chairman: That is right.

Mr. Rose: Now it seems to me when you told me before the dinner break that I was on after Mr. Schumacher, it was obvious that I was going to be on first this evening.

The Chairman: You were after Mr. Schumacher if you had obeyed the express wishes of the Chairman at that particular moment. You did not. You did not and you did not want to so the Chair gave in to you on that occasion. Now, as much as I would like Mr. Rose, the Chair cannot give in to you at all times.

You are back here, if you want to leave now and have your little pout you can do that, but if you are back here at ten after nine I will recognize you.

Mr. Gleave: On a point of order, I think you are out of order . . .

Mr. Rose: On a question of privilege.

Mr. Gleave: . . . Mr. Chairman, to say somebody is going to have their little pout. You are either running a Committee or you are not running a Committee.

The Chairman: Mr. Gleave I appreciate your advice. I am running a Committee, that is right.

Mr. Gleave: You may be Mr. Chairman, but you . . .

The Chairman: And I am not out of order.

Mr. Gleave: .. are out of order when you accuse a member of this Committee of having a little pout. Now, Mr. Chairman, I insist . . .

The Chairman: . . . Mr. Rose, Mr. Gleave you have made your point . . .

Mr. Gleave: You bet I did.

The Chairman: Maybe I should not have said that but if Mr. Rose wants to leave because he feels that the Chair has been unkind to him or unfair to him that is his prerogative. I have assured him that he will be recognized on my list as sixth tonight. If each person takes 10 minutes that should get him on in an hour. That is the best I can do Mr. Gleave and I am sorry, if he wants to walk ou between now and an hour that is his prerogative. He can do that and I will recognize him if he is here within the hour or in an hour.

[*Interprétation*]

M. McCain: Je veux obtenir du temps de parole ce soir.

Le président: Monsieur McCain, nous nous occuperons de vos oignons plus tard.

Monsieur Rose, quand six personnes auront parlé dix minutes vous aurez la chance d'en faire autnat à 21 h 10. Aucun président n'a jamais donné à un membre d'un comité une plus sûre garantie.

M. Rose: Monsieur le président, permettez-moi de faire appel à votre justice essentielle. M. Mazankowski du parti conservateur . . .

Le président: Je ne sais pas à quel parti il adhère. Quand je suis président, je ne vois pas les partis.

M. Rose: . . . et M. Turner ont tous deux eu l'occasion de profiter d'un second tour. Je posais une question supplémentaire comme le faisaient MM. Mazankowski, Blenkarn et MacKay . . .

Le président: Monsieur McRae.

M. Rose: . . .avant la pause du dîner.

Le président: C'est juste.

M. Rose: Quant à moi, quand vous m'avez dit avant la pause du dîner que je devais prendre la parole après M. Schumacher, de toute évidence, je devais prendre la parole le premier ce soir.

Le président: Vous auriez parlé à la suite de M. Schumacher si vous vous étiez plié aux désirs explicites du président à ce moment-là, ce que vous n'avez pas fait. Vous n'avez pas obéi à la présidence et vous n'en aviez aucument l'intention si bien que le président a cédé à cette occasion. Monsieur Rose, même si je le voulais, je ne puis pas vous laisser gagner chaque fois.

Je vous vois sur votre banc et si vous voulez quitter le comité pour aller bouder un peu, allez-y, mais si vous revenez à 21 h 10, je vous donnerai la parole.

M. Gleave: J'invoque le Règlement, je pense que vous allez à l'encontre du Règlement . . .

M. Rose: Je pose la question de privilège.

M. Gleave: . . . monsieur le président, quand vous affirmez que quelqu'un s'en va bouder. Vous assurez la conduite d'un comité ou bien vous ne l'assurez pas.

Le président: Monsieur Gleave, j'apprécie vos conseils. Je dirige le comité, vous l'avez dit.

M. Gleave: Peut-être monsieur le président mais . . .

Le président: Je n'ai pas enfreint le règlement.

M. Gleave: . . . vous enfreignez le règlement quand vous accusez un membre de ce comité de faire du boudin. Monsieur le président, j'insiste . . .

Le président: Monsieur Rose, monsieur Gleave, vous avez fait valoir votre point de vue . . .

M. Gleave: Assurément.

Le président: J'ai peut-être eu tort de dire cela mais si M. Rose veut quitter la salle parce que selon lui le président l'a insulté ou lui a manqué de justice il en a entièrement le droit. Je lui ai donné l'assurance qu'il aurait la parole ce soir en dixième place sur ma liste. Si chacun met dix minutes à parler, il passera dans une heure. C'est tout ce que je peux faire, monsieur Gleave, je le regrette amèrement mais s'il veut quitter la salle d'ici une heure, il en a le privilège. Il peut prendre cette initiative et je lui donnerai la parole s'il est de retour d'ici une heure.

[*Text*]

Mr. Rose: On a question of privilege.

The Chairman: On a question of privilege, go ahead.

Mr. Rose: I would like the Chair to explain to the members of this Committee why it is that somebody can walk in and get recognized after someone who has sat here all day. I have been the only member of my party that has been recognized for a 10-minute session. I was told before Mr. Schumacher was recognized and then later when Mr. Ritchie was recognized that I would be on right after dinner and so here I am all set to go and I am not recognized.

The Chairman: Mr. Rose I am sorry, but you must recall that I did recognize you before I recognized Mr. Schumacher.

Mr. Rose: I am sorry sir but that is not the case. I was recognized in the same kind of supplementary situation as was Mr. MacKay and Mr. Mazankowski who had also been on for . . .

The Chairman: Mr. Rose I see only one alternative for you: you can get Mr. Gleave to move a motion that you now be heard and the Chair if the Committee so rules will now listen to you and will allow you to ask questions, but if that motion is not moved and the Chair does not support that motion I have nothing else to do but go ahead as I have planned.

Mr. MacKay.

Mr. Gleave: On a point of order Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Gleave on a point of order.

Mr. Gleave: I did not come here with any intention to move a motion that Mr. Rose may be heard now or any other person on this Committee and I fail to understand why you suggest that I should now move a motion.

The Chairman: No, look Mr. Gleave, I am sorry I brought your name into it. I should not have done that.

Mr. McCain: Is my time going on sir?

The Chairman: No it is not.

• 2015

Mr. Rose can move his own amendment I think, but it would look rather awkward for him to do so and I looked around for another member of his party and you seemed to be substantiating his argument. I think the Committee evidence will bear out what I have said Mr. Gleave. You were not here before 6.00 p.m., but I think the transcript will bear out what I said. I allowed Mr. Rose to examine the witnesses before Mr. Schumacher. If the transcript does not bear that out, I will go to Mr. Rose and apologize.

Mr. Rose: On a point of privilege, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of privilege.

Mr. Rose: You will recall that it was this member who suggested this afternoon that we had had enough supplementaries and we should go back to the list.

[*Interpretation*]

M. Rose: Je pose la question de privilège.

Le président: Alley-y.

M. Rose: Je voudrais que le président explique aux membres de ce comité pourquoi quelqu'un peut entrer et avoir la parole après un autre qui est ici depuis ce matin. Je suis le seul membre de mon parti à avoir eu la parole pour une période de dix minutes. On m'a dit avant que M. Schumacher ne prenne la parole et plus tard quand M. Ritchie l'a fait que je pourrais le faire immédiatement après dîner. Donc, me voilà tout disposé à l'attaque et je n'ai pas la parole.

Le président: Je regrette, monsieur Rose, mais vous vous souviendrez que je vous ai donné la parole avant de l'accorder à M. Schumacher.

M. Rose: Je regrette mais ce n'est pas exact. Vous m'avez donné la parole dans un même genre de situation où l'on pose des questions supplémentaires comme l'ont fait MM. MacKay, Mazankowski qui avaient été également . . .

Le président: Monsieur Rose, voici le seul choix possible que je vous propose: vous pouvez demander à M. Gleave de proposer une motion portant qu'on vous cède maintenant la parole et le président, si le comité en décide, ainsi vous écoutera et vous permettra de poser des questions mais si la motion n'est pas proposée et si le président n'appuie pas cette motion je n'ai pas d'autre choix que de passer à autre chose tel que prévu.

Monsieur MacKay.

M. Gleave: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Gleave invoque le Règlement.

M. Gleave: Je ne suis pas venu ici dans l'intention de proposer une motion pour que M. Rose puisse prendre la parole maintenant pas plus que pour toutes autres personnes de ce comité et je ne comprends pas pourquoi vous avez fait une telle suggestion.

Le président: Je regrette monsieur Gleave d'avoir engagé votre nom dans l'affaire. Je n'aurais pas dû le faire.

M. McCain: C'est sur mon temps que se fait le débat monsieur?

Le président: Non.

M. Rose peut proposer son propre amendement mais cela aurait semblé assez bizarre et c'est pourquoi j'ai essayé de trouver un autre membre de son parti qui semblait appuyer son argument. Je pense que les témoignages du comité prouveront ce que j'ai dit, monsieur Gleave. Vous n'êtes pas arrivé avant 18 h 00 et je crois que le compte rendu de la séance confirmera ce que je viens de dire. J'ai permis à M. Rose de poser des questions aux témoins avant M. Schumacher. Si le compte rendu ne me donne pas raison, j'irai m'excuser auprès de M. Rose.

M. Rose: Une question de privilège, monsieur le président.

Le président: Une question de privilège.

M. Rose: Vous vous souvenez sans doute que ces témoins qui avaient proposé d'en finir avec les questions supplémentaires et revenir à la liste cet après-midi.

[*Texte*]

The Chairman: That is right.

Mr. Rose: I was already . . . .

The Chairman: That is right.

Mr. Rose: So I did not do anything very different from anybody else.

The Chairman: No, no, no, that is exactly right, Mr. Rose.

Mr. Rose: And because I asked a supplementary question I have been displaced on the list.

The Chairman: No, no, Mr. Rose. I will tell you the difficulty the Chairman found himself in. Mr. Turner started his questioning at 5.15 p.m. He got into the matter of the pension plan. I felt that it was slightly questionable whether that whole sphere of questioning was in order or not. I believe that there were only certain members who wanted to examine the witness on that point, and I thought the best way for the Chair to handle it was to let it run its course. Mr. Mazankowski informed me that those were not the questions he wanted to ask and Mr. Blenkarn said those were not the questions he wanted to ask, but he pursued them, you pursued them and Mr. McRae pursued them. I thought to myself, all right, we will deal with the pension plan and get rid of it because, as I say, there was a question in the Chair's mind about whether the whole concept was in order, but to get rid of it I accepted the questioners. I can only say, Mr. Rose, that I accepted you ahead of Mr. Schumacher. Mr. Schumacher did not take his full 10 minutes. I cut him short in order to hear Mr. Ritchie, who had been in and out of the Committee all morning and part of the afternoon. I had his name down, and you can examine my first-round list, if you like. No names have been added. The names are there and the times are there. The second-round list is also before me and, as I said earlier, Mr. Mackasey is the first man up tonight, but he is not here, and Mr. McCain is the next man up in the second-round list. I have the names of Mr. McCain; Mr. MacKay, who is here; Mr. McRae, who is not here yet, and if he does not appear Mr. Carter will be next, and then Mr. Mazankowski and then Mr. Rose.

Mr. Rose: May I ask before . . .

Mr. Blenkarn: Where do I fit in? You promised . . .

The Chairman: You fit in after Mr. Turner.

Mr. Rose: May I ask where I am in the second-round list?

The Chairman: You are number two in the second-round.

Mr. Rose: Where do Mr. Mazankowski and Mr. Turner fit in the second-round list? They have already had an opportunity to ask questions.

The Chairman: I will read out the second-round list as it now appears in front of me. Mr. Mazankowski is first, Mr. Turner is second, Mr. Rose is third and Mr. Blenkarn is fourth. All of those four people exhausted their questions on the pension concept, as I understood it and as I ruled this afternoon. The next person up is Mr. Mackasey, but Mr. Mackasey is not here yet. If we keep on this argument he may well be here. The next person up is Mr. McCain, and I am prepared to hear him, and then, Mr. Rose, if we can get on to the business at hand I am certain that you can be heard. Mr. McCain.

[*Interprétation*]

Le président: C'est exact.

M. Rose: J'étais déjà . . .

Le président: C'est exact.

M. Rose: Alors, ce que j'ai fait n'était très différent du comportement des autres députés.

Le président: Non, vous avez tout à fait raison, monsieur Rose.

M. Rose: Pourtant, mon nom a été déplacé sur votre liste à cause de cette question supplémentaire que j'ai posée.

Le président: Non, monsieur Rose. Je vais vous expliquer la difficulté dans laquelle je me suis trouvé. M. Turner a commencé à poser ses questions à 17 h 15 et il a abordé la question du régime de pension. A mon avis, c'est un domaine dans lequel il ne fallait pas entrer et je n'étais pas sûr de la recevabilité des questions. Mais je croyais qu'il y avait seulement quelques membres qui voulaient continuer dans cette veine et j'ai jugé bon de permettre à la discussion de se terminer normalement. M. Mazankowski m'a informé que ce n'était pas là les questions qu'il voulait poser et M. Blenkarn a dit la même chose tout en les poursuivant. Vous en avez fait de même ainsi que M. McRae. Je me suis dit à moi-même que, puisque j'avais permis ces questions, il fallait maintenant laisser ce sujet du régime de pension s'épuiser de sorte qu'on en soit débarrassé, bien que j'avais toujours des doutes sur sa recevabilité. Je vous ai donné un tour avant M. Schumacher. M. Schumacher n'a pas pu prendre ses 10 minutes en entier puisque je l'ai interrompu pour donner une occasion de parler à M. Ritchie, il nous quittait et il nous rejoignait pour toute la matinée et une partie de l'après-midi. J'avais inscrit son nom sur ma liste pour le premier tour et vous pourrez bien l'examiner si vous voulez. Je n'ai pas ajouté de nouveaux noms. Les noms y sont bien indiqués ainsi que l'heure. J'ai également devant moi la liste pour le deuxième tour et, comme j'ai dit tantôt, M. Mackasey est le premier et il est suivi de M. McCain. Il y a M. McCain, M. MacKay qui est présent, M. McRae qui est absent et qui sera remplacé par M. Carter, M. Mazankowski, et après M. Rose.

M. Rose: Puis-je demander avant . . .

M. Blenkarn: Où est-ce que vous m'avez mis? Vous m'avez promis . . .

Le président: Vous venez après M. Turner.

M. Rose: Quelle est ma position dans la liste du deuxième tour?

Le président: Vous êtes en deuxième position.

M. Rose: Et où sont placés M. Mazankowski et M. Turner dans cette liste de deuxième tour? Ils ont déjà eu l'occasion de poser des questions.

Le président: Je vais vous lire cette liste telle qu'elle se trouve devant moi. Il y a d'abord M. Mazankowski, M. Turner, M. Rose et M. Blenkarn. Ils ont tous utilisé le temps qui leur était alloué en parlant du régime de pension cet après-midi, selon mon interprétation du règlement que j'ai expliqué cet après-midi. Il y a ensuite M. Mackasey, qui n'est pas encore arrivé. Si nous continuons cette discussion, il peut bien me surprendre. Ensuite vient M. McCain, que je veux bien reconnaître. Si nous commençons nos délibérations, je suis sûr que vous aurez votre tour après lui, monsieur Rose. Monsieur McCain.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: He has been here all day and he has not had one chance to question.

Mr. Carter: Mr. Chairman, on a point of order. You promised Mr. Rose he would be heard at 9.10 p.m. Is that not right?

The Chairman: Yes, 9.10 p.m.

Mr. Carter: Maybe you should amend that and make it 9.29 p.m., because he has already wasted 20 minutes of the Committee's time.

The Chairman: Thank you for your advice, Mr. Carter.

Mr. Rose: Where has Mr. Carter been all day?

Mr. Carter: I have been here all day.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, at the last meeting there was some discussion about the movement of grain for Eastern Canada. Since we were here last week this has become even worse than it was at that point in time. One consumer who would ordinarily require 20 cars was able to order seven last week, one of which he had to order from Edmonton at an eight-cent-a-bushel premium and a considerable delay in delivery, as we can well imagine. Mr. Chairman, can the Canadian National Railways' officials give us any advice on how this can be resolved, because it is building up to a very, very serious situation. There is no store in Halifax from which they can ordinarily draw.

• 2020

Mr. MacMillan: All I can say about that, Mr. McCain, is that we are quite aware of the feed grain shortage problem and that this is receiving active attention. I hope that it will respond with the cars that we are going to try to put into it and that it will improve. It becomes part and parcel again of the whole basic problem of car supply. That is really what it amounts to. Now, Mr. Hunt may have some more knowledge about this than I have.

Mr. Hunt: Following up Mr. MacMillan's comments, we have been able to build up the grain fleet significantly in the last few days, and it is our feeling right at the moment that the difficulty in moving feed grains out of Thunder Bay east will ease in about the next seven or eight days. This is as we see the situation right now.

Mr. McCain: Mr. Chairman, are the railroad officials placing the critical postion fairly and squarely before them as they receive their allocation for cars, because the shortage is getting to the point where it may very well be critical. You are making some representations on behalf of the eastern livestock feeding industry?

Mr. MacMillan: Yes, we are.

Mr. McCain: Thank you very much. I hope you will continue and wish you success because we need it.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Voilà toute la journée qu'il est présent et il n'a pas encore eu l'occasion de poser une seule question.

M. Carter: Monsieur le président, un rappel au Règlement. Vous avez promis à M. Rose qu'il pourrait poser ses questions à 21 h 10, n'est-ce pas?

Le président: Oui, à 21 h 10.

M. Carter: Vous devriez peut-être préciser 21 h 29 parce qu'il a déjà gaspillé 20 minutes du temps du Comité.

Le président: Je vous remercie de votre conseil, monsieur Carter.

M. Rose: Je ne l'ai pas vu depuis longtemps, monsieur Carter.

M. Carter: J'ai été là pendant toute la journée.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, à la dernière séance on a parlé du transport des céréales à destination de l'Est du Canada. Depuis ce temps, la situation s'est beaucoup empirée. Un client qui a normalement besoin de 20 wagons en a pu commander 7 la semaine dernière, dont l'un venait d'Edmonton exigeant le paiement d'une prime de 8c. par boisseau et occasionnant aussi un retardement considérable de livraison, comme vous pouvez bien l'imaginer. Est-ce que les fonctionnaires du Canadien National peuvent nous offrir des conseils sur la façon de résoudre cette difficulté, puisqu'elle devient de plus en plus grave? Il n'existe pas de surplus à Halifax auquel on peut faire appel dans les circonstances normales

M. MacMillan: Tout ce que je puis dire à ce sujet, monsieur McCain, c'est que nous sommes très conscients de la pénurie de céréales fourragères et que nous accordons à ce problème une très grande attention. J'espère que la situation s'améliorera lorsque nous ajouterons à nos services des wagons supplémentaires. Il faut évidemment tenir compte de cela par rapport à tout le problème de base dans son ensemble qui est une pénurie de wagons. Voilà la situation réelle. Maintenant il se peut que M. Hunt ait d'autre renseignements à ce sujet.

M. Hunt: A la suite des commentaires de M. MacMillan, je dirais que nous avons pu augmenter le nombre de nos wagons marchandises pour le transport des céréales depuis ces derniers jours et nous croyons justement en ce moment que les difficultés que nous éprouvons à transporter les céréales à l'extérieur de Thunder Bay diminueront d'ici sept ou huit jours. Voilà comment nous concevons la situation à l'heure actuelle.

M. McCain: Monsieur le président, les autorités des chemins de fer font-ils face réellement à la situation critique d'une façon objective et équitable lorsqu'ils reçoivent les crédits pour l'achat de wagons qui leur sont alloués car la pénurie est très critique. Avez-vous présenté des instances à cet égard de la part des éleveurs de bétail de l'Est canadien?

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: Merci beaucoup. J'espère que vous continuerez vos efforts et je vous souhaite le plein succès possible car vous en avez besoin.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Thank you.

Mr. McCain: There has been, it seems from outward appearances, no inclination of the railroads to move a piggyback on a long haul type of proposition in a systematic way with overnight type of delivery. There are trains on this continent which do move them very, very extensively. What is the difference in cost, we will say, between moving a container out of Halifax or moving a piggyback out of Halifax? Is there any difference in cost?

Mr. Hunt: In straight over-the-road operating costs, no, there would not be any difference. It is a question of the ownership of the pig versus the container; these things have to be known before we can make a really definitive answer, but whether it is a pig on a flat or a container on a flat, the costs are the same.

M. MacMillan: It would be a little more expensive to load a container than a pig because it can be backed up on its own wheels, but how much that is—it would be a very small amount, I would think.

Mr. McCain: Are they moved by a rate per hundredweight or are they moved by a unit?

Mr. MacMillan: They are on a unit basis and weight, of course.

Mr. Hunt: Unit and weight.

Mr. McCain: There is a flat charge for the unit plus the charge the weight?

Mr. Hunt: Yes, the weight comes into consideration because we are carrying 10, 20 and 40-foot containers. So obviously, the container weight has a lot to do with the tariff.

Mr. McCain: Are your rates for piggyback, we will say out of Halifax or Saint John, as economical as the rate for containers out of Halifax or Saint John or Vancouver? Could I move 20 tons in a pig from Saint John to Montreal, Toronto, Hamilton, as cheaply as a container would be charged out? I do not mean, can it be moved as cheaply. What I am trying to say is, would the charge be comparable?

Mr. MacMillan: I am sorry, I do not know the answer to that, Mr. McCain. I can get it and write you a note about it, if you would like to have it.

Mr. McCain: Well, then, could we have that as what would be the piggyback rates, we will say, out of Halifax to Montreal, Hamilton, Toronto?

Mr. MacMillan: Oh, yes, indeed.

Mr. McCain: What are the container rates out of the same points, also from Saint John, to see where the pigs stand versus the containers?

Mr. MacMillan: Yes.

The Chairman: I wonder if the Chair might intervene here and ask a supplementary, Mr. McCain. I know the risk I am running, but is the piggyback rate the same for private trucking lines as it is for CN lines?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Merci.

M. McCain: Il semble, du moins de l'extérieur, que les chemins de fer soient plus enclins à déplacer sur une longue distance des remorques rail-route d'une façon systématique lorsqu'il s'agit de livraison au cours de la nuit. Il y a des trains sur notre continent qui de fait parcourent de très grandes distances. Quelle est la différence entre le coût du transport à l'extérieur de Halifax, d'un conteneur par rapport à celui du transport d'une remorque rail-route? Y a-t-il une différence de coût?

M. Hunt: Pour ce qui est du coût d'exploitation direct, non, il n'y aurait pas beaucoup de différence. Tout dépend de celui qui possède la remorque rail-route par rapport au conteneur; nous avons besoin de ces renseignements pour pouvoir vous donner une réponse réellement définitive, mais qu'il s'agisse d'une remorque rail-route ou d'un conteneur, le coût est le même.

M. MacMillan: Il serait un peu plus coûteux de charger un conteneur qu'une remorque rail-route, car celle-ci peut être reculée sur ses propres roues, mais cette différence ne serait pas très importante à mon avis.

M. McCain: Ce transport se fait-il à un tarif par cent livres ou à l'unité?

M. MacMillan: Il se fait à l'unité et au poids.

M. Hunt: A l'unité et au poids.

M. McCain: Il y a un forfait unitaire plus un tarif pour le poids?

M. Hunt: Oui le poids joue, car nous transportons les conteneurs de dix, vingt et même quarante pieds de long. Là encore, évidemment, le poids modifie le tarif perçu.

M. McCain: Vos tarifs pour les remorques rail-route, disons à l'extérieur de Halifax ou de Saint-Jean, sont-ils aussi économiques que les tarifs exigés pour les conteneurs sortant de Halifax, Saint-Jean ou Vancouver? Pourrais-je déplacer vingt tonnes dans une remorque rail-route de Saint-Jean à Montréal, Toronto, Hamilton à aussi peu de frais que pour un conteneur? Je ne vous demande pas si on peut le déplacer à aussi peu de frais. Les tarifs demandés seraient comparables?

M. MacMillan: Je regrette je ne sais pas, monsieur McCain. Je pourrais m'informer et vous transmettre le renseignement si vous le désirez.

M. McCain: J'aimerais alors savoir quels seraient les tarifs pour les remorques rail-route de Halifax vers Montréal, Hamilton et Toronto?

M. MacMillan: Je pourrais vous fournir ces renseignements.

M. McCain: Quels sont les tarifs pour le transport des conteneurs à partir des mêmes points et de Saint-Jean également afin de pouvoir comparer les remorques rail-route par rapport aux conteneurs?

M. MacMillan: Oui.

Le président: Je me demande si je peux me permettre d'intervenir ici et poser une question supplémentaire, monsieur McCain. Je connais le risque que je prends mais j'aimerais savoir si le tarif par remorque rail-route est le même pour les entreprises privées de camionnage que pour les lignes du CN?

[*Text*]

Mr. Guay (St. Boniface): You are asking a supplementary, Mr. Chairman. I am just presuming . . .

Mr. McCain: I am taking these seconds off and am going to try to preserve them, Joe.

The Chairman: I am asking the question, Joe. I would like . . .

Mr. Guay (St. Boniface): Is it a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Along the same line, yes.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you.

The Chairman: I have allowed supplementaries most of the afternoon; that is what got me into trouble, Mr. Guay. Is the rate the same to private trucking lines as it is to CN trucking lines?

Mr. MacMillan: It is exactly the same.

The Chairman: That is a point I think should be established.

Mr. McCain.

Mr. McCain: All right, Mr. Chairman. This may be out of bounds, but can we determine whether or not this applies to all railroads in Canada? Does this Committee have the ability to determine that? The information that we have at hand is that it does not, that there are preferential rates given by some lines in Canada, without making any accusations, which are preferable for the company-owned pigs.

Mr. MacMillan: I would not know the answer to that. All I can speak for is our own railway.

• 2025

Mr. McCain: Very well. You have stated today, I believe, that the relative energy consumption for a ton-mile of freight movement is 6 to 1 in favour of rail versus road. Is that correct?

Mr. MacMillan: That is right, yes.

Mr. McCain: For one-sixth of the energy you can move a ton-mile as compared with what you can do on the highway.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. McCain: Then is it not the obligation, Mr. Chairman, of this railroad, which is publicly owned, to determine what possible economies can be exercised by the rails to move pigs expeditiously and on schedule to conserve energy and perhaps to improve highway safety and improve economics in transportation?

Mr. MacMillan: Also, it is in our corporate interest to do so, and we do.

Mr. McCain: Just from watching what is going on, there are hundreds of trailers moving every night, probably for every 100 miles between Halifax and Vancouver. Why is it that they are not on pigs to a greater degree than they are?

[*Interpretation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Vous posez là une question supplémentaire, monsieur le président. Je présume simplement . . .

M. McCain: J'élimine ces quelques secondes et je vais essayer de les préserver, Joe.

Le président: Je vous pose la question, Joe. J'aimerais . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Est-ce là une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Oui, au sujet de la même question.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci.

Le président: J'ai permis aux députés de poser des questions supplémentaires la plupart du temps cet après-midi; c'est ce qui m'a causé des problèmes, monsieur Guay. Le tarif exigé est-il le même pour les entreprises privées de camionnage que pour le CN?

M. MacMillan: Il est exactement le même.

Le président: C'est là un point que je voudrais bien établir.

Monsieur McCain.

M. McCain: Très bien monsieur le président. Ma question n'est peut-être pas recevable, mais pouvons-nous déterminer si cela s'applique à tous les chemins de fer au Canada? Le Comité peut-il le savoir? Selon les renseignements dont nous disposons, la réponse est négative car certaines lignes accordent des tarifs préférentiels, sans vouloir accuser qui que ce soit, qui sont préférables pour les remorques rail-route que possèdent les sociétés privées.

M. MacMillan: Je ne connais pas la réponse à cela. Je ne peux que vous répondre pour ce qui est de notre propre chemin de fer.

M. McCain: Bon. Vous avez déclaré aujourd'hui que la consommation relative d'énergie pour le déplacement d'une tonne de marchandise sur une distance d'un mille, établit le rapport de 6 à 1 en faveur des chemins de fer par opposition au transport routier. Ai-je raison?

M. MacMillan: C'est juste.

M. McCain: En consommant un sixième d'énergie, vous pouvez déplacer une tonne de marchandise sur une distance d'un mille comparativement au transport routier.

M. MacMillan: C'est juste.

M. McCain: Cette compagnie ferroviaire qui est la propriété publique n'est-elle pas tenue, monsieur le président, de dire que de déterminer les économies éventuelles que les chemins de fer peuvent réaliser pour déplacer rapidement et selon l'horaire les wagons rail-route en vue de conserver l'énergie et peut-être d'améliorer la sécurité routière et l'économique du transport?

M. MacMillan: Agir de la sorte est dans notre intérêt commercial et c'est ce que nous faisons.

M. McCain: En regardant cet équipage, 200 remorques se déplacent chaque nuit probablement sur chaque cent milles entre Halifax et Vancouver. Pourquoi ne pas avoir adopté dans une plus grande mesure, les wagons rail-route?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Mr. Hunt will answer that.

Mr. Hunt: In the past six months—it goes back further than that, but our activity has been intensified in the past six months. We have been structuring a series of train services which are a relatively high speed freight service for pigs and containers where we are holding hard specifications on the types of cars and the loads. This is our major thrust at the question you are asking.

We are trying to structure trains running from the East Coast to Montreal, and then a whole new family of trains out of Toronto and Montreal to Vancouver. This we call our 200 series of trains. The whole emphasis behind this improved service and increased frequency of pig trains is to try to capture that market that we know is there.

Mr. McCain: What about the empty pig? Have you got any way of bringing him back without ruining the owner?

Mr. MacMillan: Well, some are coming back empty. You are quite correct. Others are finding loads on their return movement.

Mr. McCain: I know they are. But what about the empty pig that is stuck at one end of the line or the other? You say you are going to move them westward. You did not mention that you were going to move them eastward, but I hope you are.

Mr. Hunt: I am sorry. I should mention pairs of trains. We never talk about an unbalanced system. We are talking about pairs of trains, of course.

Mr. MacMillan: In each direction.

Mr. McCain: Then you will be developing piggyback assembly areas.

Mr. MacMillan: We have them now.

Mr. McCain: But not at rates which are attractive, apparently.

Mr. Hunt: I think the rates are attractive. I think what we have to do is provide better service and a more frequent service in order to encourage the traffic to come to us. When you are running one pig train a night out of Toronto to Vancouver and return, that train fills up fairly rapidly and it does not provide the breadth of service that the whole spectrum of shipping really is looking for.

What we are trying to do out of Toronto is structure a series of exit times from Toronto that may range from 6.00 p.m. to midnight, and give the shipper far greater ability to grab on to one of those trains. They are all structured to run into Vancouver in the early morning for morning placement.

This is our planning and all the pig yards are being expanded where we must expand them. The equipment is being purchased right now. Locomotives have been purchased for this specific chore. We are well on the way toward the very thing you are talking about.

The Chairman: This is your last one, Mr. McCain.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: M. Hunt va répondre à cette question.

M. Hunt: Depuis six mois—et cela remonte plus loin, mais nos activités se sont intensifiées depuis six mois. Nous avons instauré une série de services de train qui sont effectivement des services de freit relativement rapides pour les wagons rails-routes et les containers et nous avons des précisions rigoureuses concernant les genres de wagons et de chargements. En réponse à votre question, c'est là notre orientation principale.

Nous essayons de mettre en chantier des trains qui se déplacent depuis la côte est jusqu'à Montréal, et puis toute une nouvelle famille de trains qui partent de Toronto et de Montréal en route pour Vancouver. C'est ce que nous appelons nos 200 séries de trains. L'accent est mis sur l'amélioration du service et la fréquence accrue des wagons rail-route pour essayer de mettre la main sur le marché existant.

M. McCain: Que dire du wagon rail-route vide? Avez-vous trouvé un moyen de le ramener sans ruiner le propriétaire?

M. MacMillan: Eh bien, certains wagons rails-routes nous reviennent vides. Vous avez raison. D'autres sont chargés sur le chemin de retour.

M. McCain: Je le sais. Mais qu'arrive-t-il aux wagons rails-routes, vides restant au bout d'une ligne ou à l'autre bout? Vous dites que vous les déplacerez vers l'ouest. Vous n'avez pas mentionné que vous les déplaceriez vers l'est, mais j'espère que vous le ferez.

M. Hunt: Je regrette. Je devrais parler de paires de trains. On ne parle jamais d'un système nonéquilibré. Nous parlons toujours de paires de trains. Bien sûr.

M. MacMillan: Dans chaque direction.

M. McCain: Vous donneriez lieu alors à des zones d'assemblée de wagons rails-routes.

M. MacMillan: C'est ce que nous avons maintenant.

M. McCain: Mais apparemment non pas à des prix qui sont attrayants.

M. Hunt: Je pense que les prix sont attrayants. Il nous appartient d'assurer un meilleur service qui soit plus rapide pour encourager le trafic à venir vers nous. Quand un train rails-routes s'achemine de Toronto à Vancouver et de Vancouver à Toronto le soir, certain se remplit assez rapidement et n'assure pas la portée du service à laquelle s'attendent tous les divers moyens de transport.

Ce que nous essayons de faire à Toronto, c'est de structurer une série de temps d'exit à partir de Toronto, qui pourrait osciller entre six heures du soir et minuit, si bien que l'expéditeur pourrait profiter beaucoup plus facilement de l'un de ces trains. Ces trains sont tous construits pour entrer à Vancouver de bonne heure le matin en fonction du chargement de la matinée.

Voilà notre planification et tous les chantiers de wagons rails-routes sont agrandis là où il le faut. Nous achetons le matériel dès maintenant. On a acheté des locomotives pour effectuer cette tâche bien précise. Nous nous acheminons rapidement vers le but que vous nous parlez.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McCain.

[*Text*]

Mr. McCain: In the CP, CN and other rail structures in this country of ours, we have some rather peculiar situations in which, in order to retain all the haul on a particular line, some product is hauled around a very circuitous route to get it to destination. It has the effect, I would think, of depleting net revenue for that carrier who takes it on the circuitous route, and it certainly has the effect for the shipper and the receiver of deterring his delivery.

What steps are you taking or do you plan to take as railroads to try to make some trade-offs? You are going to lose on one; you are going to gain on another. But are you going to try to make some trades to get much more direct delivery shipment and shorter haul of product by co-operation with the other railroads of this land, rather than by trying to retain the entire haul in your own structure? This is very expensive to us in the East in many instances.

• 2030

Mr. MacMillan: The real answer to that lies in the fact that we compete; the whole essence of it is competition. The practice has evolved over a very long period of time of the originating carrier carrying the . . .

Mr. McCain: Mr. Chairman, as it is my last question I would like to ask the gentleman if he would come to a little closer—I know the tradition—to telling us what he is doing about it or what the railways in Canada are doing about it to avoid extra burden of costs for himself, the shipper and the receiver? A great deal can be accomplished in this line.

Mr. MacMillan: I do not think anything is being done about it. It would not result in less burden for the shipper.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I have the benefit of some notes provided by an academic who has been quite interested in certain aspects of rail transportation, and with your permission, sir, through you to Mr. MacMillan, I would like to take certain excerpts from these, sir, to get your comments on them. I will try to do it within my 10 minutes, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, as far as service quality is concerned, it has been stated that such aspects as ticketing, reservation procedures, access to trains and platforms, and payment for services and so on are sometimes not given enough attention. For example, it has been alleged, and I think it is true, that your railway uses airline-type tickets instead of pre-printed ones, thus forcing passengers to spend more time than necessary when purchasing transportation.

It has also been alleged—I do not know whether this is still the case or not—that you do not accept internationally recognized credit cards such as American Express or Diners' Club. Perhaps I could get you to comment on that in a moment or two.

On the question of scheduled speed, which you referred to earlier, apparently the speeds of some of our fastest passenger trains are pretty low in comparison to international standards and they have been increasing pretty slowly. According to this study that I have here, in the 30 years from 1930 to 1960, the speed on the Montreal-to-Toronto run has been virtually constant at about 55 miles

[*Interpretation*]

M. McCain: Dans le cadre des structures du CP, CN et d'autres compagnies ferroviaires du pays, nous devons faire face à certaines situations particulières où, pour retenir le transport sur une ligne particulière, certains produits sont transportés sur une route détournée pour arriver à destination. Par conséquent, le revenu net de ce transporteur qui emprunte cette route détournée est diminué et la livraison de l'expéditeur et du récipiendaire est détournée.

Quelles mesures prenez-vous ou envisagez-vous au moment où les compagnies ferroviaires tentent de faire certains échanges? Vous perdrez sur un tableau et vous gagnerez sur l'autre. Ferez-vous des échanges pour essayer d'obtenir une plus grande livraison en direct et de rencontrer le transport d'un produit grâce à une collaboration avec les autres chemins de fer du pays, au lieu d'essayer de contenir la totalité du transport à l'intérieur de votre propre structure? Cela nous coûte très cher dans l'Est très souvent.

M. MacMillan: La véritable réponse, c'est la concurrence. Cela a suivi une longue évolution depuis le temps du transporteur d'origine transportant . . .

M. McCain: Monsieur le président, étant donné qu'il s'agit de ma dernière question, j'aimerais demander à ce monsieur s'il voudrait être un peu plus précis, je connais la tradition, et nous dire ce qu'il fait ou ce que les chemins de fer au Canada font pour éviter cette charge supplémentaire de frais pour lui-même, l'expéditeur et le destinataire? Beaucoup peut être fait dans ce sens.

M. MacMillan: Je ne crois pas qu'on fasse quoi que ce soit à ce sujet. La charge pour l'expéditeur n'en serait pas plus légère.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, j'ai l'avantage d'avoir quelques notes qui m'ont été fournies par un universitaire qui s'intéresse à certains aspects des problèmes du transport par rail et, avec votre permission, monsieur le président, monsieur MacMillan, j'aimerais vous lire certains extraits de ses notes pour que vous me disiez ce que vous en pensez. J'essayerai de le faire dans ma limite de 10 minutes, monsieur le président.

Monsieur MacMillan, en ce qui concerne la qualité du service, on a dit que l'émission des billets, les réservations, l'accès au train et quai, et le paiement de services, etc., etc., ne bénéficiaient pas parfois de l'attention nécessaire. Par exemple, on a dit, et je pense que c'est vrai, que votre compagnie utilise des billets du même genre que ceux utilisés par les avions au lieu d'en avoir des pré-imprimés, forçant ainsi les passagers à perdre plus de temps que nécessaire lorsqu'ils achètent leurs titres de transport.

On a également dit, et je ne sais si c'est toujours le cas, que vous n'acceptez pas les cartes de crédit reconnues sur le plan international telles que l'*American Express* ou le *Diner's Club*. Vous pourrez peut-être m'apporter certaines précisions à ce sujet dans un instant.

En ce qui concerne la vitesse, dont vous avez parlé précédemment, il apparaît que les vitesses de nos trains de passagers les plus rapides sont relativement inférieures par rapport aux normes internationales et qu'elles ont du mal à s'y hisser. D'après cette étude que j'ai en ma possession, au cours des 30 années allant de 1939 à 1960, la vitesse du Montréal-Toronto n'a presque jamais dépassé les 55 milles

[*Texte*]

an hour. In 1972, the average scheduled speed of Canada's fastest trains on runs not exceeding 350 miles was 56 miles an hour. At the present time, 67 miles an hour is the maximum scheduled, and I underline the word scheduled, speed of any train. I believe this is the Rapido between Montreal and Toronto. The average speed increase over the 1950-to-1970 period has been about 6 mies an hour per decade on the Montreal-Toronto line, and 0 on the Ottawa-Montreal run.

I pause here, sir, to let you comment, if you would.

Mr. MacMillan: If I may I will start with your last point. As I mentioned this morning, I think, the Turbo train's time from Montreal to Toronto is 4 hours, and we are going to run it when we do run it at 4 hours and 12 minutes, as I recall. I think the time bracket that you gave was 30 years. The time reduction from 6¼ hours to 5 hours on the Rapido was done within the last 10 years, and it runs on a daily basis in 5 hours from Montreal to Toronto.

Mr. MacKay: I am sorry. Again I do not want to cut you off, sir, but I am trying to get . . .

Mr. MacMillan: No, no, but I do not accept that really because it is not borne out by our actual practice.

Mr. MacKay: Okay, fair enough.

Mr. MacMillan: Now you referred to the question of credit cards being acceptable at our ticket wickets. I know some are; our own are. I do not know what the rules are about Diners' Club cards. Do you know, Bill?

Mr. Corner: We accept Chargex, for instance, and we accept American Express.

Mr. MacKay: I see. So this is the practice that you are following.

Mr. MacMillan: Yes.

• 2035

Mr. MacKay: I might say, Mr. MacMillan, that I am getting the benefit of this information—and I do not think there is anything wrong in divulging the source—from Professor Lukaszewicz of Carleton, and he has had reference for a great many of his statistics to your own CNR data centre. I want to bring that to your attention as well. He makes the point that the fastest trains in Canada operate on the average at a scheduled speed which is lesser by 25.5 miles an hour than the corresponding French trains. I suppose maybe the road bed has something to do with this. But he also makes the point that this, by any standard, is quite a discrepancy. He makes the comparison that that equals the relative difference in speed which was realized when commercial jets replaced propeller aircraft in 1958. So it would appear, by international standards, that we are lagging.

Mr. MacMillan: Well, I am just answering your question very briefly. Averages are always very dangerous, and if they took the total average, the average of all our passenger trains in Canada, this figure is probably correct. The same would be true of many, many of the French trains. They have the mistral from Paris down to Marseille which runs very, very, rapidly. It is a very fast train, the same as our Rapid between Montreal and Toronto. But if you superimpose on our average all our rural routes and so on, it

[*Interprétation*]

à l'heure. En 1972, la vitesse moyenne des trains les plus rapides du Canada sur des distances ne dépassant pas 350 milles a été de 56 milles à l'heure. A l'heure actuelle, 67 milles à l'heure est le maximum d'après les tableaux horaires, et je souligne cette expression tableau horaire, pour la vitesse des trains. Je crois qu'il s'agit du Rapido entre Montréal et Toronto. L'augmentation moyenne de la vitesse entre 1950 et 1970 a été environ de 6 milles à l'heure par décennie sur la ligne Montréal-Toronto et de 0 sur la ligne entre Ottawa et Montréal.

Je m'arrêterai là, monsieur, afin de vous laisser faire des observations si vous le voulez.

M. MacMillan: Si vous le permettez, je commencerai par votre dernière remarque. Comme je l'ai déjà dit ce matin, le Turbo train met quatre heures pour couvrir la distance Montréal-Toronto, et lorsqu'il sera effectivement en service, il mettra quatre heures douze minutes si je me souviens bien. Vous avez évoqué, sauf erreur, une période couvrant 30 années. Pour ce qui est du Rapido, le passage de 6 heures et quinze à 5 heures s'est fait au cours des dix dernières années, et il relie quotidiennement Montréal à Toronto en cinq heures.

M. MacKay: Je m'excuse. Une fois de plus je ne veux pas vous interrompre, monsieur, mais ce que j'essaie de démontrer . . .

M. MacMillan: Non, mais je ne peux pas accepter cela car cela ne correspond pas à la réalité actuelle.

M. MacKay: D'accord, je vous le reconnais.

M. MacMillan: Ensuite, vous avez parlé de ces cartes de crédit n'étant pas acceptées à nos guichets. Je sais que certaines d'entre elles sont acceptées, les nôtres le sont. Je ne sais pas quels sont les règlements en ce qui concerne les cartes du *Diner's Club*. Le savez-vous, Bill?

M. Corner: Nous acceptons *Chargex*, par exemple, et nous acceptons la carte de l'*American Express*.

M. MacKay: Je vois. Vous acceptez donc certaines de ces cartes.

M. MacMillan: Oui.

M. MacKay: Je pourrais ajouter, monsieur MacMillan, que ces renseignements m'ont été fournis, et je ne pense pas faire quoi que ce soit de mal en divulguant cette source, par le professeur Lukaszewicz de Carleton, et il s'est fondé sur les chiffres de votre propre centre de données du CN. Je veux que vous sachiez cela également. Il dit que les trains les plus rapides au Canada fonctionnent en moyenne à une vitesse indiquée inférieure de 25.5 milles à l'heure à celles des trains français correspondants. Je suppose que, peut-être, la superstructure y joue un rôle. Pourtant il dit aussi que ceci, par n'importe quelle norme, est un écart assez important. En comparaison, il dit que ceci égale la différence relative en vitesse qui était réalisée lorsque des réacteurs commerciaux avaient remplacé des appareils à propulseur en 1958. Ainsi, il apparaîtrait, par des normes internationales, que nous sommes en retard.

M. MacMillan: Je ne fais que répondre à votre question de façon très brève. Les moyennes sont toujours extrêmement dangereuses, et si on prenait la moyenne totale, la moyenne de tous nos trains de passagers au Canada, ce chiffre serait probablement exact. Il serait également vrai de beaucoup des trains français. Il y a le Mistral de Paris à Marseille qui est extrêmement rapide. C'est un train extrêmement rapide, comme notre Rapido entre Montréal et Toronto. Pourtant, si vous superposez toutes nos routes

[*Text*]

will kill the average. Accept that because I am sure that is fact.

Mr. MacKay: As you say, sir, I do not know all the data on which this is based. But on your scheduling, on your on-time performance, this professor makes the point in his study that in 1972 only 72 per cent of your trains between Toronto and Montreal arrived on time and that during the 4 winter months only 50 per cent made the schedule with less than 6 minutes delay, and in February only 29 per cent, or less than one-third.

Mr. MacMillan: Well, in the first part of your comment you are talking about winter weather and winter weather of course has a very severe impact on time performance. Again, on the Montreal to Toronto run they are using averages of all the trains. Some of those trains are doing local work and are stopping and starting. The night train, for example, frequently is late but it is of no consequence because it arrives at both destinations, I think, at 7.00 a.m.

Mr. MacKay: Is there a definite correlation, as far as your on-time performance is concerned, between the minimum temperatures and the monthly snowfall and so on? Have you worked this out?

Mr. MacMillan: There is a very definite relationship.

Mr. MacKay: That would seem to be consistent with what Professor Lukaszewicz was saying. But he is also saying that the on-time performance of your long-distance trains is really bad, that in no month in 1972 did your Super Continental achieve a performance better than 80 per cent, and for 7 months it was below 32 per cent. And the west-bound train achieved a year's average of 24 per cent. He makes the point that under these circumstances one wonders why you bother with schedules at all. What do you say to that?

Mr. MacMillan: Well, he is again comparing this with other countries. There is only one country in the world that has the length of journeys that we have with a single train, and that is Russia.

Mr. MacKay: And they have 25 per cent of their system electrified.

Mr. MacMillan: Well, perhaps. But our trains start at Montreal and/or Toronto and run right through to Vancouver, and so the delay becomes cumulative. There is no train in France or any other place in Europe which does that.

Mr. MacKay: Does the CNR intend to continue to let their depots and some of their older buildings that are still in use across the country deteriorate and be the dark, dingy, unattractive places they are at present, or are they going to upgrade them?

Mr. MacMillan: Well, again, that is a generality, Mr. MacKay, and I do not think anybody could accuse the company of the Montreal station being dark and dingy, and these other adjectives. I think it is undoubtedly true of some of the rural points where there is very little traffic. It becomes a question of straight economics. Do you want us to spend the money to bring these up, or is it better to spend the money in another way?

[*Interpretation*]

rurales sur notre moyenne, la moyenne en sera niée. Il faut l'accepter parce que je suis certain que c'est un fait.

M. MacKay: Comme vous le dites, monsieur, je ne connais pas toutes les données sur lesquelles ceci est fondé. Mais, en ce qui concerne vos horaires, en ce qui concerne votre performance «à l'heure», ce professeur dit dans son étude qu'en 1972 seulement 72 p. 100 de vos trains entre Toronto et Montréal sont arrivés à l'heure, et que, pendant les quatre mois d'hiver, seulement 50 p. 100 se sont tenus à l'horaire avec moins de six minutes de retard, et en février, seulement 29 p. 100, ce qui veut dire moins d'un tiers.

M. MacMillan: Dans la première partie de vos remarques, vous parlez de notre climat hivernal et le climat hivernal a évidemment un effet très grave sur nos horaires. Encore une fois, sur l'itinéraire Montréal-Toronto, on se sert des moyennes de tous les trains. Quelques-uns de ces trains sont des trains locaux, et ils s'arrêtent plusieurs fois. Par exemple, le train de nuit est souvent en retard, mais peu importe parce qu'il arrive aux deux destinations à, je crois, 7 h 00 du matin.

M. MacKay: Est-ce qu'il y a une corrélation définitive, entre ce qui concerne votre performance «à l'heure», entre les températeures minimales et la chute de neige mensuelle etc.? Est-ce que vous l'avez étudiée?

M. MacMillan: Il y a un rapport bien défini.

M. MacKay: Ceci semblerait être conforme à ce que le Professeur Lukaszewicz disait. Cependant il dit aussi que la performance «à l'heure» de vos trains à longue distance est très mauvaise, qu'en aucun mois de 1972 votre Super Continental n'a pu atteindre une performance qui dépassait les 80 p. 100, et pendant 7 mois elle était inférieure à 32 p. 100. Le train de l'Ouest a atteint une moyenne annuelle de 24 p. 100. Il dit que, dans ces circonstances, on se demande pourquoi vous avez des horaires. Qu'est-ce que vous en dites?

M. MacMillan: Encore une fois, il faut des comparaisons avec d'autres pays. Il n'y a qu'un pays au monde qui fait des trajets de la même longueur que nous faisons avec un seul train et c'est la Russie.

M. MacKay: Et 25 p. 100 de leur réseau est électrifié.

M. MacMillan: Peut-être bien. Néanmoins, nos trains quittent Montréal ou Toronto et continuent jusqu'à Vancouver; alors, le retard devient cumulatif. Il n'y a pas de train en France ou ailleurs en Europe qui fait la même chose.

M. MacKay: Est-ce que les Chemins de fer Nationaux du Canada ont l'intention de laisser détériorer leurs gares et quelques-uns de leurs bâtiments plus anciens qui sont toujours utilisés à travers le pays? Est-ce qu'ils vont les laisser devenir des endroits sombres, sales, et peu attrayants qu'ils sont actuellement, ou est-ce qu'ils vont les remettre en état?

M. MacMillan: Encore une fois, c'est une généralité, monsieur MacKay, et je ne crois pas que personne pourrait dire que la gare de Montréal est sombre et sale, et tous ces autres adjectifs. Je crois que, sans doute, il est vrai en ce qui concerne quelques-uns des endroits ruraux où il y a très peu de circulation. Il devient une question pure et simple d'économique. Voulez-vous que nous dépensions l'argent pour les remettre en état, ou est-ce préférable de dépenser l'argent d'une autre manière?

[*Texte*]

Mr. MacKay: I know in Nova Scotia, for example, of several fairly sizeable towns that have stations that are in use quite a bit of the time and they certainly are singularly ugly, dirty and unattractive, and I would say to you, as a representation, that I wish you would look into this aspect of it, because they are not a credit to our national railway.

Mr. MacMillan: I shall be delighted to do so.

The Chairman: Mr. McRae.

• 2040

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I am concerned about two major areas and the first one I deal with will be the general malaise that exists among railroad employees. I had occasion this weekend and this is the fifth time in the last two months, to meet with very large groups of railway employees. I spent many years in Rainy River at the time they were dieselizing. I saw what happened to that community and it seems to me that much of the problem started among the railroad employees when the railroad started to dieselize. It was done in a very, very cruel, inhumane way by the CNR and the CPR; I make no exceptions. People In the community of Rainy River and subsequently in Thunder Bay—I have seen it in the CPR—people who had been working there for 32 years were told one day their job was finished the next day. This kind of thing went on for years and they just phased things out just like that, with no retaining, no nothing. You just were out of work and that was the end of it. Only two years ago one fellow in the CPR whom I know, a baggage man of 41 years, arrived on the job and his job had been closed off the day before. That is in the CPR, but these kinds of things have been going on.

One of the good things that came out of some of this was the Freedman Commission, but in my opinion, the relationship between the railroaders and the companies began to deteriorate at that point. All kinds of things have happened since then.

One situation has to do with wages. This summer, in all the negotiations that were going on, in all the contacts I had with railroaders, the major single factor that bothered them most was the tremendous spread between wages of a non-op or a shopcraft employee, a carman or something like that and some of the UTU people. Some of the UTU people, the trainmen, are embarrassed at the situation. They take 8.5 per cent which comes to $6 or $7 an hour, or you have to equate it in terms of miles, and the non-op employee gets 30 cents if he gets 8.5 per cent or not, or he gets 34 cents. If he happens to be a shopcraft he received something as low as 26 cents this summer. Mind you, this is in arbitration now, but if there is not a decent basic minimum increase for everybody, and I am talking about 43 or 45 cents, you are not going to be able to operate the railroads. I am just convinced of that. The feeling is very, very hard.

I know Mr. Rose could tell you what is happening in Vancouver, I know what is happening in Thunder Bay and if there is not a basic minimum—in other words, nobody

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je sais qu'en Nouvelle-Écosse, par exemple, il y a quelques villes assez importantes qui ont des gares qui sont utilisées pour la plupart du temps et elles sont certainement très particulièrement laides, sales et peu attrayantes. Je vous dirai, comme soumission, que j'aimerais que vous considériez cet aspect de la question parce qu'elles ne font pas honneur à notre chemin de fer national.

M. MacMillan: Je serais ravi de le faire.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Il y a deux questions qui m'intéressent particulièrement et la première concerne le malaise général qui existe au sein des employés des chemins de fer. J'ai eu l'occasion pendant la fin de semaine passée, et cela pour la cinquième fois en deux mois, de rencontrer des groupes très importants d'employés des chemins de fer. J'ai passé de nombreuses années à Rainy River au moment où l'on équipait le réseau en diesel. J'ai vu ce qui est arrivé à cette communauté et il me semble que le problème est en grande partie apparu au sein des employés des chemins de fer lorsque l'équipement en diesel a commencé. Le CN et le CP l'ont fait de façon très, très cruelle et inhumaine; je ne fais pas d'exception. Les personnes de la communauté de Rainy River, puis par la suite de celle de Thunder Bay—je l'ai vu pour le CPR—des personnes qui avaient travaillé pendant 32 ans ont appris un jour que leur travail prendrait fin le lendemain. Ce genre de choses à continué pendant des années et l'on a opéré ce changement sans autres formalités sans qu'un recyclage soit prévu, ni rien. Vous vous trouviez simplement sans travail et c'était tout. Il y a seulement deux ans, un employé du CPR que je connais, un préposé aux bagages depuis 41 ans, est arrivé à son travail et on avait mis fin à son travail le jour précédent. Cela c'est pour le CPR, mais ce genre de choses ne cessent de se produire.

Cela a tout de même eu un résultat positif, ce fut la création de la Commission Freedman, mais à mon avis, le lien entre les employés des Chemins de fer et les compagnies ont commencé à se détériorer à ce moment-là. Toutes sortes de choses se sont produites depuis lors.

Parfois c'est pour les salaires. Cet été, dans toutes les négociations qui avaient lieu, dans tous les contrats que j'ai signés avec les employés des Chemins de fer, le seul facteur qui a rapporté le plus pour eux, surtout l'écart incroyable qui existe entre les salaires du personnel non roulant ou des employés d'atelier, de ceux qui travaillent à bord des trains et des gens de l'UTU. Certaines de ces personnes de l'UTU, le personnel roulant prend ombrage de la situation. Ils touchent 8.5 p. 100 qui revient à $6 ou $7 par heure, ou bien il faut établir un parallèle en fonction du nombre de milles, et les employés non roulants obtiennent 30c., qu'ils touchent ou non ce 8.5 p. 100, ou bien ils obtiennent 34c. S'il s'agit d'un employé d'atelier, il aura reçu seulement la faible somme de 26c. cet été. Je vous l'accorde, cette question fait l'objet d'un arbitrage à l'heure actuelle, mais s'il n'y a pas une augmentation de base minimum suffisante pour tout le monde, et je veux parler de 43c. ou 45c., vous n'allez pas réussir à exploiter les chemins de fer. J'en suis convaincu. Je le ressens très profondément.

Je sais que M. Rose pourrait vous dire ce qui est arrivé à Vancouver, je sais ce qui est arrivé à Thunder Bay et, s'il n'y a pas d'augmentation de base minimum—en d'autres

[*Text*]

walks home with less than a certain amount—you are going to be in serious, serious trouble.

Also, of course, there is less and less and less respect among railroaders for the unions. Mind you, I do not remember when it was ever that good but it is at a very, very low ebb at this particular point. The railroader sees himself as being someone who has nobody to talk to, he has nobody that he can get to. He cannot deal with his union. This is why he is forming groups like pension groups, and why they are not paying their union dues out in Vancouver, and so on. It all adds up to a bad scene, a very, very bad scene. Mind you, I must say in our community it is worse on the CPR than on the CNR. I will say that.

Mr. MacMillan: I was going to suggest to you . . .

Mr. McRae: I appreciated some of the co-operation we received when the strike ended and the boys did not go back, because it was very good on the CNR and it was lousy on the CPR. The point is there is a malaise there and a lot of it has to do with the spread, which is very important. I think this business of getting percentage increases is a bad, bad mistake and I think it should end soon. You have to be able to bring these groups closer together.

However, basically speaking, I think a lot of it has to do with lack of communication, of nobody to talk to, nobody they can deal with. How you solve this problem I do not know. I suppose there are various ways of going about it, but right now it is very bad.

I can tell you that the pension problem is one which, again, has a lot to do with lack of communication, the feeling that the employees are being ripped off, and to some extent they may be. You know, I would like to have a good day at this pension thing because I certainly do not understand it fully. From what I hear, from some of the briefs I have read, and from some of the things I have read, it bothers me a great deal, but that is not what we are going to do tonight.

• 2045

There is still a problem of job security that concerns a lot of employees. That may not be quite so bad right now because you are running short of employees, but it seems to me that you have a very serious problem at this point with morale. It is national, and at any given time it could break. I do not know what the answers are, but I am putting it to you.

Mr. MacMillan: Mr. McRae, I do not think you want me to reply in detail about this . . .

Mr. McRae: Not particularly, but if you have anything . . .

Mr. MacMillan: . . . but I would like to say that I am grateful for your observations. They deal basically with questions of which I have some knowledge and some concern. I am quite conscious of the problem that arises when we are negotiating a large mass of employees and we use one single factor, cents per hour, or percentages, because it will not work. At the lower scale a percentage increase does not give the employee nearly as much as it does in the

[*Interpretation*]

termes, personne ne rentrera chez soi s'il a obtenu moins d'une certaine somme—vous allez avoir de graves problèmes.

Par ailleurs, les employés des Chemins de fer ont de moins en moins de respect pour les syndicats. Je dois vous avouer franchement que je ne me souviens pas de syndicats efficaces, mais à l'heure actuelle, leur cote est très très basse. L'employé des chemins de fer se considère comme quelqu'un qui ne sait pas à qui aller parler, qui ne sait pas à qui s'adresser. Il ne peut pas faire affaire avec son syndicat. C'est pourquoi, ils forment des groupes comme ces groupes de pensions, et c'est pourquoi, ils ne paient pas leur cotisation syndicale à Vancouver, etc. Tout cela ne fait qu'envenimer une situation déjà très très mauvaise. Je dois aussi vous dire que dans notre communauté, la situation est pire pour CPR que pour CNR. Je dois l'avouer.

M. MacMillan: J'allais vous suggérer . . .

Mr. McRae: J'ai été heureux de la collaboration qui nous a été offerte lorsque la grève s'est terminée et que les employés ne sont pas retournés car si tout allait bien avec le CN, la situation était affreuse avec le CP. Il y a donc un malaise et il est dû en grande partie à cet écart très important. Je pense que cette méthode d'augmentation en pourcentage est une grave erreur et je pense qu'elle devrait très vite prendre fin. Il faut faire se rapprocher tous ces groupes entre eux.

Toutefois, de manière générale, je pense que cette situation est due en grande partie au manque de communication, au fait que personne ne sait à qui parler, le fait qu'il n'y a personne qui puisse régler leur affaire. Comment résoudre ce problème, je ne saurais le dire. Je suppose qu'il y a différentes manières de l'aborder, mais en ce moment précis, les choses vont très mal.

Je puis vous dire que le problème des pensions est un problème qui, encore une fois, est dû pour beaucoup au manque de communication, au sentiment que les employés sont grugés; et dans une certaine mesure, cela peut être vrai. Vous savez, j'aimerais consacrer toute une journée à la question des pensions parce que je ne la comprends pas très bien. Ce que j'en entends parler ou ce que j'en ai lue dans les exposés ou ailleurs, m'inquiète beaucoup, mais nous n'allons pas résoudre ce problème ce soir.

La question de la sécurité de l'emploi inquiète encore beaucoup d'employés. Actuellement, ce n'est peut-être pas aussi grave parce que vous manquez d'employés, mais il me semble que cela pose des problèmes du point de vue de la morale de travail. C'est valable dans l'ensemble du pays, et à n'importe quel moment, il pourrait y avoir des remous. Je ne connais pas les réponses; c'est pour cela que je pose ces questions.

M. MacMillan: Monsieur McRae, je ne pense pas que vous vouliez que je vous réponde en détail . . .

M. McRae: Particulièrement, mais si vous avez . . .

M. MacMillan: . . . j'aimerais néanmoins dire que je vous suis reconnaissant d'avoir fait ces remarques. Il s'agit de questions dont je suis au courant et préoccupé dans une certaine mesure. Je connais le problème qui se pose lorsque nous menons des négociations pour toute une foule d'employés, que nous utilisions un seul facteur, tant de cents de l'heure ou tant de pour cent, car cela ne marche pas. Une augmentation de tant de pour cent ne donne pas autant

[*Texte*]

more highly paid people. Inversely, a predetermined cents per hour increase, which is more appropriate for the lower paid people, is inadequate at the other end, and we are very conscious of this and we are talking about it. I think your observations about the difficulties unions are encountering now are well-founded.

Mr. McRae: Some of this has to do with their American base, too. There is a feeling that their money goes out of the country and . . .

Mr. MacMillan: Yes, of course, it does. I am sure it does, yes, because we hear about this all the time, but again, the law requires us to deal with the union which is certified and, therefore, we do. It is a serious problem. I was glad to hear you say that our men were more responsive at the Lakehead, because that is my . . .

Mr. McRae: If I had time I would give you a very good example because, you know, in closing down this strike your people were most co-operative, and a very nasty situation could have cropped up . . .

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McRae: . . . and did not because you people just held off in a very pleasant way and everything worked out.

The Chairman: This will be your last question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Last question, all right then.

I wanted to deal with this whole notion of abandonments because I am concerned about this. It seems to me that we have to do something much more basic. There is something basically wrong about your saying we need a subsidy and in order to get that subsidy we have to abandon, which means that you—I believe this anyway—downgrade the service, you prepare for abandonment and then you get your subsidy, which I think is an unbelievably stupid way of achieving a subsidy. A subsidy, in my opinion, should be given for providing additional service. If you cannot provide the service at the cost then you should be able to apply for a subsidy, but the idea of abandoning it to my mind has been a great mistake. I must admit that the CNR has not been the abuser again, that the CPR has, but still it is there.

Have you any thoughts on how we, as legislators, could correct this situation and make this a more workable situation between the railroads and between . . .

Mr. MacMillan: I expressed my views about this. I think the principle of our having to apply for abandonment to qualify for the subsidy is inverse. I think what we ought to do is apply for the subsidy and then the tribunal ought to decide whether the service should be maintained. If they were to conclude it should not be maintained, then they should reject our application for a subsidy and permit us then to proceed with abandonment proceedings. Inversely, if they decide the service should be maintained, then we qualify for the subsidy.

The Chairman: That is, in fact, what is taking place now.

[*Interprétation*]

aux employés dans les échelles inférieures de salaires que leurs collègues mieux payés. Inversement, une augmentation de tant de cents de l'heure qui est désirable pour les premiers ne l'est pas pour les autres. Nous sommes donc très conscients de ce problème et nous en parlons. Je trouve vos remarques au sujet des difficultés des syndicats très judicieuses.

M. McRae: Elles s'expliquent en partie du fait que ces syndicats ont leur siège social aux États-Unis. On a l'impression que l'argent sort du pays et . . .

M. MacMillan: Oui, évidemment c'est vrai. J'en suis sûr, parce que nous en entendons parler tout le temps, mais, encore une fois, la loi exige que nous discutions avec le syndicat agréé. C'est un grave problème. J'ai été heureux d'entendre que nos représentants aient mieux réagi à . . .

M. McRae: Si j'en avais le temps, je vous fournirais un très bon exemple, car vos représentants ont montré un bon esprit de coopération en indiquant cette grève, car la situation aurait pu se détériorer . . .

M. MacMillan: Oui.

M. McRae: . . . ce qui n'est pas arrivé parce que vos gens se sont tenus à carreau et tout a marché bien.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Donc, ce sera ma dernière question.

J'aimerais parler de ce concept de la suppression de lignes parce qu'il m'inquiète. Il me semble, que nous devrions faire quelque chose de beaucoup plus fondamental. Vous dites que nous avons besoin de subsides et, afin de les obtenir, il nous faut abandonner certaines lignes qui, à mon avis, signifie que l'on va réduire le service. A mon avis, cela manque tout à fait de logique. Vous vous préparez à la suppression de certaines lignes et après vous obtenez les subsides, ce qui me semble une manière incroyablement stupide d'obtenir de l'argent. A mon avis, des subsides devraient être donnés en compensation de services supplémentaires. S'il vous est impossible de fournir un service donné pour un certain prix, il faudrait que vous puissiez demander des subsides, mais l'idée de la suppression de certaines lignes me semble être une grosse erreur. Je dois avouer que ce n'était pas le Canadien National, mais le Canadien Pacifique qui, cette fois-ci, a abusé de la situation, mais toujours est-il que c'est arrivé.

Avez-vous une idée comment nous, législateurs, pourrions corriger la situation et améliorer l'ambiance de travail dans les chemins de fer?

M. MacMillan: J'en ai déjà parlé. A mon avis, il faudrait inverser le principe qui régit l'octroi des subsides. Il faudrait que nous puissions demander des subsides et qu'un jury décide ensuite si oui ou non, tel service devrait être maintenu. Si jamais il décidait qu'il vaudrait mieux l'arrêter, il devrait refuser notre demande et nous permettre de faire le nécessaire pour supprimer le service en question. Si, au contraire, il décidait du maintien du service, nous devrions obtenir les subsides demandés.

Le président: C'est, en fait, la manière dont les choses se passent actuellement.

[*Text*]

Mr. MacMillan: Oh, no, it is not. You see, right now in the passenger business we have to apply to abandon a passenger train.

Mr. McRae: I remember, and it was most annoying, in fact, when several years you reduced the service considerably on a run between Winnipeg and Fort William through Rainy River. You gave up the mail contract. You did all kinds of things so that there would be no revenue and . . .

Mr. MacMillan: The mail contract was taken from us.

• 2050

Mr. McRae: . . . . you ran the trains at hours that—severy second day and stuff like that, and then you go for abandonment. So, I mean, to my mind this is . . . It was not in your time, I do not think, but to my mind this is the kind of thing that has happened, that there has been a deliberate attempt to set the thing up so it could be abandoned. And I would accuse the CPR much more of this kind of thing. I think they did it with the Dominion and I am convinced they are doing it with the Canadian with their servo centres and so on. But anyway, it seems to me that perhaps your suggestion has some merit. I think we should be looking at a totally different approach to this kind of problem.

Mr. Lundrigan: Could I ask Mr. MacMillan, regarding these subsidies, what you did in connection with the rail system that you abandoned in the easternmost part of Canada? Did you abandon that and then have it upheld by the commission?

Mr. MacMillan: You mean the Newfoundland . . .

Mr. Lundrigan: Yes.

Mr. MacMillan: No, in that case . . . What actually were the proceedings? I know that as a consequence of the order we inaugurated the bus service.

The Chairman: Perhaps, Mr. Lundrigan, this all will come out in the next person's questioning. The next person I am prepared to recognize is Mr. Carter.

Mr. Lundrigan: That was just a brief supplementary to round out the Rainy River roadway.

The Chairman: Mr. McRae had got the Chairman's eye and was permitted to begin his questioning at twenty-two minutes to nine. It is now . . .

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, if you will just let Mr. Carter go on, I will be quite happy. I have no more questions.

The Chairman: Fine. Mr. Carter.

Mr. Carter: Mr. Chairman, I am going to get away from railroads for a while because Mr. MacMillan knows that in Newfoundland we do not have a rail passenger service, thanks to Canadian National.

I want to talk for a moment about the hotel business. As the Chairman probably knows, Mr. Chairman, in January Canadian National entered into a contract and agreement with a company called the St. John's Development Corporation, a subsidiary of Crosbie Services Limited, at which time they undertook to be the prime tenants in a complex, in a hotel, an office building complex, to be built in St. John's, Newfoundland. In the deal, I understand, there was a transfer of certain properties owned by Canadian National. It was handed over to the government who in turn handed it to Canadian National in 1949 when New-

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non, pas du tout. Il nous faut actuellement faire une demande lorsque nous voulons supprimer un train-passager.

M. McRae: C'est vrai. Je me souviens justement d'un fait fort ennuyeux. Pendant plusieurs années, vous avez réduit considérablement le nombre des trains-passagers entre Winnipeg et Fort William, passant par Rainy River. Vous avez abandonné les contrats des postes. Et vous avez fait toutes sortes de choses pour qu'il n'y ait plus de revenu et . . .

M. MacMillan: On nous a repris le contrat des postes.

M. McRae: Vous avez fait circuler les trains à des heures qui . . . tous les deux jours et des choses de ce genre, et ensuite vous passez à l'abandon purement et simplement. Ainsi, selon moi, il s'agit de . . . . . il ne s'agissait pas de l'époque où vous y étiez, je ne le pense pas, mais selon moi, c'est le genre de choses qui s'est produit; on a tenté délibérément de faire en sorte qu'il faille abandonner tout cela. Et j'accuse le CPR beaucoup plus de ce genre de choses. Je pense qu'ils l'ont fait avec le *Dominion* et je suis convaincu qu'ils le font avec le *Canadian* en utilisant leur cervo-centre et ainsi de suite. Mais en tout cas, il me semble que peut-être votre suggestion a quelque mérite. Je pense que nous devrions examiner ce problème de façon tout à fait différente.

M. Lundrigan: Puis-je demander à M. MacMillan, à propos de ses subventions, ce que vous avez fait concernant le système ferroviaire que vous avez abandonné dans la partie orientale du Canada? L'avez-vous abandonné pour qu'il soit repris par la Commission?

M. MacMillan: Vous parlez de Terre-Neuve . . .

M. Lundrigan: Oui.

M. MacMillan: Non, en l'occurence . . . Quels étaient effectivement les processus? Je sais qu'à la suite de cet ordonnance, nous avons lancé le service d'autobus.

Le président: Peut-être, monsieur Lundrigan, cela sera-t-il évoqué par la prochaine personne. La prochaine personne à qui je donne la parole est M. Carter.

M. Lundrigan: Il s'agissait d'une simple question supplémentaire pour évoquer la ligne Rainy River.

Le président: M. McRae a obtenu l'autorisation de la présidence et devait commenter ces questions à 9 h moins 22. Il est à présent . . .

M. Lundrigan: Monsieur le président, si vous permettiez à M. Carter de continuer, j'en serais très heureux, je n'ai plus de question.

Le président: Très bien. Monsieur Carter.

M. Carter: Monsieur le président, je vais quelque peu abandonner le sujet des chemins de fer, car M. MacMillan sait qu'à Terre-Neuve, nous n'avons plus de service ferroviaire passager grâce au Canadien National.

Je voudrais pendant quelques instants parler de l'industrie hôtelière. Comme le président le sait sans aucun doute, monsieur le président, en janvier, le Canadien National a passé des contrats et des accords avec une compagnie appelée la *St-John's Development Corporation*, filiale de *Crosbie Services Limited*, et à cette époque, ils ont accepté d'être les principaux responsables d'un complexe hôtelier, un complexe de bureaux devant être érigé à Saint-Jean, Terre-Neuve. Dans ce contrat, si je comprends bien, il s'agissait d'un transfert de certaines propriétés détenues par le Canadien National. Le transfert a été fait auprès du

[*Texte*]

foundland became part of Canada, including the existing Newfoundland Hotel, plus other properties in the west end of St. John's which now form part of the freight shed-express office area. Can Mr. MacMillan or one of his people tell me what transpired in that respect? What allowances did the Crosby interests make for having these properties conveyed to them? I understand the net book value of the Newfoundland Hotel in 1972 was close to $2 million. In that year they showed a return on their investment of 6.9 per cent. I am just wondering to what extent, or how much allowance was made to the Crosby companies for the transfer of these properties?

Mr. MacMillan: I will have to consult my colleagues, Mr. Carter. It was a composite land exchange. I know that. There was a balancing out between the two of the lands which the railway put into the pot and the lands which we received in exchange for it. The lands were valued—I know that—and the valuations were balanced. Part of the deal, of course, was that the freight sheds and the other stuff down behind the drydock were given to the Crosby interests, and in exchange for that there is a parcel of land that is out of the city where we will build the new structures. I think it would be two or three miles out.

Mr. Carter: Yes, but surely there must be something on record, Mr. MacMillan, as to the evaluation placed on these properties.

Mr. MacMillan: Oh, yes. Yes, there is, but I am not sure we have it here; that is really the problem.

• 2055

Mr. Carter: Can you get the information for me, sir, sometime in the future?

Mr. MacMillan: Yes, I will try to get that for you, Mr. Carter. We have a memo here to the effect that the properties exchanged are equal in value. And they were, they were balanced. I know that, and I said that.

Mr. Carter: Equal in value?

Mr. MacMillan: Yes, the lands were equal in value.

Mr. Carter: The properties thereon too, or just the land itself?

Mr. MacMillan: I think it would be the property. Part of the deal, of course, is that the title to the new hotel comes to us, and also the title to the office building.

Mr. Carter: Yes, but Mr. MacMillan, surely the Hotel Newfoundland, which has a book value of approximately $2 million, plus the land and the buildings thereon, including the freight shed, was not an even steven deal with land owned by the Crosbys three miles west of St. John's.

Mr. MacMillan: I am sorry to say that I am not able to give you the actual . . .

Mr. Carter: Can you get it for me, or have some of your officials obtain the information for me.

[*Interprétation*]

gouvernement qui, à son tour, l'a remis au Canadien National en 1949 lorsque Terre-Neuve est devenue une partie du Canada, y compris l'hôtel actuel Terre-Neuve outre d'autres propriétés dans la banlieue ouest de Saint-Jean, qui, à présent, est une partie de la zone administrative des messageries. Est-ce que M. MacMillan ou l'un des représentants peut me dire quels sont les résultats de ces discussions? Quelles sont les avances faites par les intérêts Crosbie pour que l'on cède ces propriétés? Je crois que la valeur globale de *Newfoundland Hotel* en 1972 était proche de $2,000,000. Cette même année, le bénéfice des investissements s'évaluait à 6.9 p. 100. Je me demande dans quelle mesure ou au prix de quelle concession les compagnies Crosbie ont repris et obtenu le transfert de ces propriétés?

M. MacMillan: Je dois demander l'avis de mes collègues, monsieur Carter. Il s'agissait d'un échange foncier composé. Cela, je le sais. Il y a eu un équilibre entre les deux terrains offerts par la compagnie des chemins de fer et ceux que nous avons reçus en échange. Les terrains étaient évalués, je sais cela, et les évaluations ont été équilibrées. Une partie du contrat disait évidemment que les entrepôts et tout ce qui se trouvait derrière les quais étaient transmis aux intérêts Crosby et en échange de cela, il y a une parcelle de terre qui se trouve en dehors de la ville où nous construirons les nouvelles structures. Je pense qu'il s'agit d'une distance de deux ou trois milles.

M. Carter: Oui, mais on a certainement fait des évaluations officielles de ces propriétés.

M. MacMillan: Oh, bien sûr. Je ne suis pas certain que nous les ayons ici, mais c'est certainement là le problème.

M. Carter: Pourrez-vous m'obtenir ce renseignement, monsieur, dans un proche avenir?

M. MacMillan: Oui, je vais essayer de vous l'obtenir, monsieur Carter. Nous avons ici un mémo selon lequel les propriétés échangées ont une valeur égale et c'était le cas, les choses étaient équilibrées. Je le sais et je l'ai dit.

M. Carter: Ont une valeur égale?

M. MacMillan: Les terres avaient une valeur égale.

M. Carter: Les propriétés qui se trouvaient dessus également, ou simplement les terres?

M. MacMillan: Je pense que ce serait les propriétés. Bien sûr, l'affaire veut en partie que le titre de propriété du nouvel hôtel nous reviennent ainsi que celui de l'édifice administratif.

M. Carter: Oui, mais monsieur MacMillan, de toute évidence, l'Hôtel Newfoundland qui a une valeur comptable d'environ $2 millions, plus le terrain et les édifices qui se trouvent dessus y compris le hangar de marchandises, ne constituaient pas une affaire juste en échange du terrain qui était la propriété des Crosbys à trois milles à l'ouest de Saint-Jean.

M. MacMillan: Je regrette de vous dire que je ne puis vous donner satisfaction . . .

M. Carter: Pourrez-vous me l'obtenir, ou bien le faire chercher par un de vos responsables.

[*Text*]

Mr. MacMillan: Yes, we will, Mr. Carter.

Mr. Carter: All right. In the deal Canadian National will be exempt for the first 10 years from paying full business tax to the City of St. John's. They will pay $20,000 the first five years, $30,000 the next five years and then they will begin paying full tax payment. Is this a normal arrangement, Mr. MacMillan, to have with a city, to expect the city to subsidize the operation by giving them an exemption on their business tax?

Mr. MacMillan: Yes, it has been done many times, Mr. Carter, where municipal authorities have been eager to see a development done.

Mr. Carter: All right.

Mr. MacMillan: The same thing applied in the Nova Scotian Hotel. I have forgotten the period, but the principle was the same.

Mr. Carter: That is fine, but what about the matter of parking? In the deal the city has undertaken to provide a parking garage that is going to provide 728 parking spaces. I presume this will be used almost entirely by Canadian National, the people who work in their offices, guests of their hotel and employees. Is this, too, a usual arrangement to expect the city to provide Canadian National with parking?

Mr. MacMillan: Well, it will not be free parking, that is one thing I do know.

Mr. Carter: The developer will, I think, pay $20,000 a year or something, but certainly bearing in mind the cost of the parking garage and the cost of the land . . .

Mr. MacMillan: No, but I would expect the users of the parking will have to pay also.

Mr. Carter: Are you not paying the developer, Crosby Services, sufficient rent to enable them to provide these services?

Mr. MacMillan: Of course inside parking is normally looked upon as a source of revenue for the project and there are very few opportunities for a tenant to be given free parking, and it would only arise where is was part of his lease deal. I am talking about individuals, the owners of the automobiles.

Mr. Carter: I cannot quote the developer verbatim but the impression was given that if they had to provide sufficient parking for that complex it might destroy the whole economics of it. This would indicate that the rent being paid by Canadian National is not sufficient to amortize the cost of building that parking structure. Surely the Canadian National would not expect the City of St. John's, which has only 100,000 people and a limited revenue, to subsidize its operation by building a parking garage, as well as giving them an exemption on business tax.

Mr. MacMillan: I am sorry but I do not know the answer to that. I think you will recall that in the sequence of the development these discussions with the city all took place before we became associated with it and I am not familiar with the actual terms that gave rise to the creation of the parking garage, nor do we have them here.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Oui, nous n'y manquerons pas, monsieur Carter.

M. Carter: Très bien. Dans l'affaire, le CN sera exempté pendant les dix premières années de payer la totalité des impôts sur les entreprises prélevés par la ville de Saint-Jean. Il paiera $20,000 pendant les cinq premières années, $30,000 pendant les cinq années suivantes puis il commencera à payer la totalité de l'impôt. Monsieur MacMillan, est-ce un accord normal à conclure avec une ville que de s'attendre à ce que cette ville subventionne l'opération en l'exemptant de l'impôt sur les entreprises?

M. MacMillan: Oui, cela a été fait à plusieurs reprises, monsieur Carter, lorsque les autorités municipales essaient d'encourager le développement de leur municipalité.

M. Carter: Très bien.

M. MacMillan: Il en a été de même pour l'Hôtel Nova Scotian. J'ai oublié à quel moment cela se passait, mais le principe était le même.

M. Carter: C'est bien, mais que dire du stationnement? En concluant l'affaire, la ville a entrepris de fournir un stationnement qui pourra offrir 728 places. Je suppose qu'il sera utilisé presque uniquement par le Canadien National, par les gens qui travaillent dans ce bureau, les clients et les employés de l'Hôtel. Est-ce là encore un accord que l'on puisse normalement conclure avec une ville en exigeant qu'elle fournisse un stationnement au Canadien National?

M. MacMillan: Eh bien! cela ne sera pas un stationnement gratuit; cela je le sais pour sûr.

M. Carter: Le promoteur paiera, je pense, $20,000 par an ou quelque chose d'approchant, mais si l'on ne perd pas de vue le coût de ce garage de stationnement et le prix du terrain . . .

M. MacMillan: Non, mais je suppose que les utilisateurs du stationnement vont également payer.

M. Carter: Ne payez-vous pas suffisamment au promoteur, Crosby Services, en loyer pour lui permettre de fournir ce service?

M. MacMillan: Bien sûr, un stationnement couvert est généralement considéré comme une source de revenus pour le projet lui-même et il y a très peu de temps où un locataire obtient un stationnement gratuit, et ce serait en fait possible si cela faisait partie du bail. Je veux parler de particuliers, des propriétaires des voitures.

M. Carter: Je ne peux pas citer le promoteur mot à mot, mais il me semble qu'on nous l'a laissé entendre que s'il avait fallu offrir un stationnement suffisamment grand pour cet ensemble d'édifices, toutes les données économiques auraient été changées. Cela signifierait que le loyer payé par le CN n'est pas suffisant pour amortir le coût de construction de cet édifice de stationnement. Certainement le CN ne s'attend pas à ce que la ville de St-Jean qui n'a que 100,000 habitants et un revenu limité subventionne cette opération en construisant un garage de stationnement, tout en offrant une exemption des impôts sur les entreprises.

M. MacMillan: Je regrette, mais je ne connais pas la réponse à cette question. Je pense que vous vous souviendrez qu'au fur et à mesure que les choses se sont déroulées, ces discussions avec la ville ont toutes eu lieu avant que nous nous associons avec elle et je ne connais pas exactement les données qui ont provoqué la création de ce garage de stationnement, et nous n'avons pas ces renseignements ici.

[*Texte*]

Mr. Carter: Mr. MacMillan, there is a lot of confusion in the area and in the city about this matter. I suppose a lot of the negotiations, rightly so, have been conducted privately or secretly, whatever word you want to use. Could the documents pertaining to this transaction be tabled some time or made available?

Mr. MacMillan: I do not think I could table all the documents without the consent of the other contracting party.

• 2100

Mr. Carter: What about that part of it dealing with the amount of rent being paid by Canadian National?

Mr. MacMillan: We can look at that, Mr. Carter. I cannot give you an answer on that question at this moment.

Mr. Carter: I have only one more short question. The manager of the Canadian National dockyard in St. John's, which is the only one of its kind in Canada, announced a month or two ago they were going to restructure the dock and that it was going to be run by a separate entity altogether within maybe Canadian National. What steps are being taken to ensure that the people who are employed there do not lose their Canadian National seniority or any of the fringe benefits, and the working agreements that they now have with Canadian National?

Also, would you undertake to have the people concerned, the dock people and the Canadian National people in St. John's, take the unions into their confidence and explain to them what is going to happen, because, again, there is a lot of confusion.

Mr. MacMillan: I shall be delighted.

Mr. Carter: A statement was made that the dock was going to change hands, as it were. These people have worked there in many cases all their adult lives. Will you undertake to have your management in St. John's talk to the workers, to the unions and explain to them what is going to happen.

Mr. MacMillan: Yes, I shall. What we are determined to do here is to put it in the hands of people who are professional dock operators and to try to make it really go. We have no intention of divesting ourselves of it at all.

Mr. Carter: I get the impression, sir, that the dock is an unwanted child with Canadian National and that they would do anything to get rid of it. I am afraid of this action and I think this fear is shared by a number of people working there—that now you are talking in terms of just making a substantial profit. Is it maybe your intention that after this dock has been operated by this other company for perhaps a year or two, if it does not show the type of profit you are expecting from it, you will then use that as an excuse to phase the dock out altogether?

Mr. MacMillan: No, it is not our intention, Mr. Carter, because we are the principal users of it and it is highly desirable that we maintain control of it.

Mr. Carter: But I do understand that some effort will be made to talk to the unions and the people and involve them in the whole transaction.

[*Interprétation*]

M. Carter: Monsieur MacMillan, cette question laisse une grande confusion dans la région et dans la ville. Je suppose qu'une grande partie des négociations, à juste titre d'ailleurs, ont été menées en privé ou en secret, je vous laisse le choix du mot. Est-ce qu'il serait possible de présenter ou de fournir les documents concernant cette transaction?

M. MacMillan: Je crois qu'il nous faudrait l'accord des autres parties contractantes pour pouvoir présenter tous ces documents.

M. Carter: Et la partie des documents concernant le loyer payé par le Canadien National?

M. MacMillan: Nous allons voir, monsieur Carter. Je ne peux pas vous donner la réponse tout de suite.

M. Carter: J'ai encore une brève question. Le directeur du dock que le Canadien National a à St-Jean et qui est d'ailleurs le seul dans son genre au Canada a annoncé il y a un mois, deux mois, que l'on allait le restructurer et le placer sous la responsabilité d'un bureau séparé qui ferait peut-être partie du Canadien National. Quelles mesures va-t-on prendre pour que les gens qui travaillent actuellement ne perdent pas le bénéfice de leurs années de service au Canadien National ou d'autres avantages sociaux ou professionnels?

J'aimerais également savoir si vous avez l'intention d'avertir les intéressés, les gens qui travaillent dans le dock, les gens qui travaillent à Saint-Jean pour le Canadien National, ainsi que les syndicats pour leur expliquer ce qui va se passer parce que, encore une fois, il y a beaucoup de confusion.

M. MacMillan: Ce sera un plaisir pour moi.

M. Carter: On a déclaré que le dock allait changer de direction. Beaucoup de ces gens y ont travaillé toute leur vie. Allez-vous inciter votre direction à Saint-Jean à parler aux travailleurs et aux syndicats pour leur expliquer ce qui va se passer?

M. MacMillan: Oui, c'est ce que je vais faire. Nous sommes décidés à placer la responsabilité entre les mains de personnes compétentes en matière de gestion de docks et qui vont essayer de bien faire marcher la chose. Nous n'avons aucunement l'intention de nous défaire de cette opération.

M. Carter: J'avais l'impression que ce dock est un peu l'enfant indésiré du Canadien National et qu'il ferait n'importe quoi pour s'en débarrasser. J'ai peur de ce qui va se passer et je pense que ce sentiment est partagé par un certain nombre de gens qui y travaillent et maintenant vous semblez seulement vouloir réaliser des profits plus importants. Peut-être avez-vous l'intention de faire gérer ce dock pendant une ou deux années par cette autre société et, si elle ne réalise pas le genre de profit auquel vous vous attendez, d'utiliser ceci comme prétexte pour supprimer tout simplement le dock?

M. MacMillan: Non, nous n'avons pas l'intention, monsieur Carter, car nous en avons besoin le premier et il est nécessaire d'en garder le pouvoir de contrôle.

M. Carter: Est-ce que vous avez néanmoins l'intention d'essayer de parler aux syndicats et aux autres intéressés afin de les faire participer à toute cette transaction?

[*Text*]

Mr. MacMillan: That is correct. That will be done.

The Chairman: Mr. Lundrigan, have you a short supplementary you wanted to ask.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I want a repeat supplementary to Mr. MacMillan and ask him if he will reconsider the answer he just gave Mr. Carter with respect to the documentation involving CN and the particular developer or developers, not that anybody is trying to throw a bad light on the development at all, and I think there has been no implication in anybody's questions or comments along these lines. But can we request that we have the necessary documentation, the financial arrangements, the land valuation, the valuation of the property on the lands, and matters of this nature so that we as a Parliamentary committee can assess the extent to which we consider the arrangement appropriate in terms of the public interest.

Mr. MacMillan: Well, I replied to Mr. Carter. I will have to look at this and consider your request in the light of what I find.

Mr. Lundrigan: In the light of what you find?

Mr. MacMillan: Yes, because I have really forgotten the intimate details of this transaction beyond the broad base that I explained to you.

Mr. Lundrigan: Mr. MacMillan, certainly there is nothing that you are going to find which would not be of importance for a Parliamentary committee to know. Would it be some arrangements that you are not supposed to make public or it is not appropriate for you to make public?

Mr. MacMillan: Mr. Lundrigan, the broad principle, of course, is that if we were to divulge the confidential aspects of a transaction and thereby prejudice the other contracting party, it is prejudicial to our future ability to carry on business, because it is a business transaction. This is really the basis of it. I do not know the extent to which the deal has been publicized, for one thing. I honestly do not know the answer to that question. If it has, then obviously I am quite prepared to give it to you. If it is not, and if the other party to the contract objects to it, then we will have to work something out.

Mr. Carter: Mr. Chairman, on a point of order.

• 2105

The Chairman: Mr. Carter on a point of order.

Mr. Carter: Surely, Mr. MacMillan, you are not telling the Committee, sir, that in a case where you are transferring Canadian National property—property, by the way, that the CN assumed in 1949 for, I think, one dollar, including the Newfoundland Hotel—that you cannot tell the Committee what has transpired between CN and Crosbie Services with respect to the transfer of that property?

Mr. MacMillan: No. I said to you on that point that I would look that material up and I would communicate with you.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, may I raise a point of order?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: C'est cela, c'est ce que nous allons faire.

Le président: Monsieur Lundrigan, je crois que vous vouliez poser une question supplémentaire très brève, n'est-ce pas?

M. Lundrigan: Monsieur le président, je voulais répéter une question supplémentaire adressée à M. MacMillan pour lui demander de revenir sur la réponse qu'il vient de donner à M. Carter au sujet des documents concernant les transactions qui ont eu lieu entre le CN et certains promoteurs. Je ne veux pas dire par là que quelqu'un est en train d'essayer de semer des doutes à leur sujet, et je ne pense d'ailleurs pas que les questions qui ont été posées aient été imprégnées de ce genre de pensée. Est-il néanmoins possible d'obtenir les documents nécessaires, concernant les accords financiers, l'évaluation des terrains, etc., pour que nous, en tant que comité du Parlement, puissions juger dans quelle mesure ces arrangements nous semblent correspondre à l'intérêt général.

M. MacMillan: Eh bien, j'ai répondu à la question de M. Carter. Il me faudra étudier la question et évaluer votre demande selon ce que je vais trouver.

M. Lundrigan: Selon ce que vous allez trouver?

M. MacMillan: Oui, car je me souviens uniquement des grandes lignes de cette transaction et non pas de tous les détails.

M. Lundrigan: Monsieur MacMillan, je suis sûr que vous n'allez rien trouver de complètement intéressant pour un comité parlement. Y aurait-il peut-être des accords que vous n'êtes pas supposé de publier ou que vous voudriez plutôt passer sous silence?

M. MacMillan: Monsieur Lundrigan, il s'agit au fond d'un principe tout simple, ce qui veut dire, que si nous divulguons cette fois-ci les détails confidentiels d'une transaction en portant préjudice aux autres parties contractantes, nous allons nous faire du tort à nous-mêmes parce que cela va gêner nos chances d'arriver à de bonnes ententes à l'avenir. Voilà la raison principale. D'ailleurs, je ne sais pas exactement ce qui a été divulgué de ces arrangements. A vrai dire, je ne connais pas la réponse à cette question. S'il y a une réponse possible, alors évidemment je serais prêt à vous la donner. Si, par contre, il n'y en a pas et si l'autre partie s'y oppose, alors il nous faudra essayer d'en arriver à quelque chose.

M. Carter: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Carter invoque le Règlement.

M. Carter: Sûrement, monsieur MacMillan, vous ne prétendez pas que lorsqu'il s'agit d'un transfert de propriété du Canadien National—en passant propriété que le CN a assumée en 1949 pour $1 je crois, y compris l'hôtel Newfoundland—que vous ne pouvez pas dire au Comité ce qui a transpiré des discussions entre le CN et les services Crosbie au sujet du transfert de cette propriété?

M. MacMillan: Non, j'ai déclaré à ce sujet que j'essaierais de trouver les documents en cause et vous les communiquerai.

M. Lundrigan: Monsieur le président, puis-je invoquer le Règlement?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Lundrigan on a point of order.

Mr. Lundrigan: Last week we had two full days of sitting with respect to Air Canada . . .

The Chairman: Yes.

Mr. Lundrigan: . . . and during those two days we raised questions about financial arrangements and monetary dealings, and whatever other things we talked about. I remember we talked about the salaries of the directors, which I believe is still in abeyance. Your ruling is still in abeyance on that issue.

The Chairman: Yes.

Mr. Lundrigan: We are now discussing this bill, which is an act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways, and the recommendation by His Excellency the Governor General, and so on, to Parliament. We are consistently running into this kind of answer, which makes the Committee a totally useless exercise. If we are asked as a Parliament to pass on certain funds to a Crown corporation on the one hand and, on the other hand, the Crown corporation is not able to provide us with details of certain arrangements that they are involving themselves in and certain structures in which they are expending the Canadian taxpayers' dollars, I cannot understand what the function of the Committee is in even having them before us, except to ask a lot of little iggly piggly questions about . . .

The Chairman: Mr. Lundrigan, I thought the questions were relatively good today.

Mr. Lundrigan: The answers are the problem, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. You have asked a series of questions which they have not been prepared to satisfy you with answers to. I am sure that the management of CN do a considerable amount of homework in preparing themselves to come before this Committee, but apparently in the case of the transfer of property, as I understand the problem, between Crosbie enterprises and the CN, or vice versa, they have come without that information. I acknowledge that as being a logical misunderstanding on the part of CN management. They offered to find that information and to report back to Mr. Carter.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, if that is the understanding you have, I am quite happy.

The Chairman: If the Committee wants the CN to come back again next week, the week after or next year, that is the wish of the Committee. They will come back when they are prepared.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, with the greatest respect, if it is the understanding of the Chair that the question by Mr. Carter regarding the financial arrangements, the transfer of land, the evaluation of the land, the evaluation of the property on the land, and matters pertaining to the whole deal can be made public to our Committee or can be brought before our Committee in some way or another, then I am quite happy. I have no questions. However, that is not what I understood from Mr. MacMillan.

[*Interprétation*]

Le président: M. Lundrigan invoque le Règlement.

M. Lundrigan: La semaine dernière, nous avons siégé deux jours entiers au sujet d'Air Canada . . .

Le président: Oui.

M. Lundrigan: . . . et durant ces deux jours, nous avons soulevé des questions au sujet des ententes financières et des transactions monétaires et bon nombre d'autres choses dont nous avons parlé. Je me souviens que nous avons parlé des traitements des directeurs qui sont toujours, je crois, en suspens. Votre décision est toujours en suspens sur cette question.

Le président: Oui.

M. Lundrigan: Nous discutons maintenant de ce bill qui est un projet de loi pour autoriser des fonds afin de satisfaire à certaines dépenses en capital des Chemins de fer du Canadien National et de la recommandation de Son Excellence le gouverneur général, et le reste, au Parlement. Nous rencontrons toujours le même genre de réponse, ce qui rend les délibérations du Comité un exercice totalement futile. Si l'on nous demande en tant que parlementaires de voter certains fonds à une société d'État d'une part, et d'autre part que cette société d'État ne soit pas en mesure de nous donner certains détails de certaines ententes qui la concernent et que nous ne pouvons pas savoir en détail ce à quoi ils dépensent les deniers des contribuables canadiens, je ne peux comprendre pourquoi le Comité demande à cette société de comparaître devant nous, sauf pour ce qui est de leur poser des questions tout à fait futiles au sujet de . . .

Le président: Monsieur Lundrigan, je croyais que justement les questions étaient assez bonnes aujourd'hui.

M. Lundrigan: Ce sont les réponses qui nous causent des problèmes, monsieur le président.

Le président: Très bien. Vous avez posé une série de questions pour lesquelles on ne peut pas vous fournir encore de réponse. Néanmoins, je suis certain que la direction des Chemins de fer du CN font des travaux intérieurs considérables pour se préparer à comparaître devant le Comité, mais apparemment dans le cas du transfert de propriétés entre les entreprises Crosbie et le CN, ou vice-versa, ils n'ont pas en main l'information demandée. Je reconnais qu'il y a un malentendu logique de la part de la direction du CN. Ils ont offert de vous trouver les renseignements et de les communiquer à M. Carter.

M. Lundrigan: Monsieur le président, si c'est l'entente que vous avez, j'en suis très heureux.

Le président: Si le Comité désire que le CN comparaisse de nouveau la semaine prochaine, la semaine suivante ou l'année prochaine, quel est le désir du Comité? Ils reviendront quand ils seront prêts.

M. Lundrigan: Monsieur le président, en toute déférence, vous avez jugé que la question posée par M. Carter au sujet des ententes financières, du transfert de propriétés, de l'évaluation de ces propriétés, de l'évaluation de la propriété sur ces terres et des questions se rapportant à tout l'ensemble de cette transaction, peuvent être rendus publics aux membres de notre Comité ou peuvent être présentés à notre Comité d'une façon ou d'une autre, alors, très bien, j'en suis très heureux. Je n'ai pas d'autre question. Toutefois, ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre d'après la déclaration de M. MacMillan.

[*Text*]

The Chairman: Mr. MacMillan said that he would gladly try to ascertain the details of the agreement that could be released, and that he would report back to Mr. Carter.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: It seems to me that we had a number of speakers and Mr. Lundrigan came in quite late and is not a member of the Committee—at least to my knowledge he is not a member of the Committee—and has occupied the time of almost one of the speakers. This has happened about three evenings in a row. I would be pleased that he gets his time, and everything like that, but I hope that others . . .

The Chairman: On your point of order, Mr. McRae, part of the Chair's difficulty is in keeping informed of who are members and who are not. Mr. Lundrigan is not a member now, but he was a member at previous meetings, and your accusation is not exactly accurate.

Mr. McRae: I do not object to him having his time. If he comes in and wants to put his name down on that list I . . .

The Chairman: I would like to move on to Mr. Mazankowski so that I can reach Mr. Rose by 9:10 p.m. It is now 9:10 p.m. and I have not been able to reach Mr. Rose.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I do not want to be hard to get along with. I just came from another Committee. I am trying to cover about three Committees tonight to try to help . . .

The Chairman: Are you speaking on a point of order?

• 2110

Mr. Lundrigan: Yes sir, I am. I do not resent the attitude expressed by the hon. member; he is a new member here and I think after a few years he will finally catch on that we have some public responsibility and I think he is learning fast. He is able to waste more time on his questions than most people can in a year.

Mr. McRae: I should not have made that mistake.

An hon. Member: Right.

Another hon. Member: You are all business.

Mr. McRae: You are at it day in and day out and we . . .

Mr. Lundrigan: Now you are really learning fast.

Mr. Chairman, I do not apologize for raising a question about the ability of a committee to obtain information from a Crown corporation. Personally, I have very little interest in not only being on a committee but even sitting on a committee or sitting in a committee meeting at all if we cannot do better than we have done today. Perhaps rather than move a motion along the lines that was moved a few days ago, could we have some kind of response from the Chair at our next meeting—at which time I will be a member, I was just off for the evening, by the way—to see if our committee does have the authority to get this kind of information from Crown corporations. It is not done to embarrass anybody, but we are asked here to vote on millions of taxpayers' dollars . . .

[*Interpretation*]

Le président: M. MacMillan a déclaré qu'il serait heureux d'obtenir les détails de l'entente et qu'il en ferait rapport à M. Carter.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: Il me semble que nous avons entendu bon nombre d'orateurs et que M. Lundrigan est venu dans cette salle assez tard et qu'il n'est même pas un membre du Comité—du moins, à ma connaissance—et qu'il a parlé durant tout le temps qui aurait dû être attribué à un autre orateur. Cela s'est produit depuis trois soirées à la file. Je suis d'accord pour qu'il obtienne son temps de parole et tout autre avantage de ce genre, mais j'espère que lorsque d'autres . . .

Le président: Monsieur McRae, au sujet de votre rappel au Règlement, il est difficile pour le président de toujours savoir qui est membre d'un Comité et qui ne l'est pas. M. Lundrigan n'est pas présentement membre de notre Comité, mais il l'était lors des réunions précédentes et votre accusation n'est pas tout à fait exacte.

M. McRae: Je ne m'oppose pas à ce qu'il ait son temps de parole. S'il vient ici et désire porter son nom sur la liste, je . . .

Le président: J'aimerais maintenant accorder la parole à M. Mazankowski, de sorte que je puisse accorder la parole à M. Rose vers 9 h 10 p.m. Et il est maintenant 9 h 10 et je n'ai pas eu la chance d'accorder la parole à M. Rose.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je ne veux pas vous rendre les choses difficiles. Je viens tout juste d'une autre séance de comité. J'essaie simplement de voir ce qui se passe aux trois comités qui siègent simultanément ce soir pour essayer d'aider . . .

Le président: Invoquez-vous le Règlement?

M. Lundrigan: Oui. Je ne m'offusque pas de l'attitude de mon collègue. Il est nouveau et, après quelques années, il comprendra finalement que nous avons certaines responsabilités vis-à-vis du public; je pense d'ailleurs qu'il apprend vite. Il peut perdre plus de temps avec ses questions que la plupart des gens en un an.

M. McRae: Je n'aurais pas dû faire cette erreur.

Une voix: C'est juste.

Une autre voix: Vous ne pensez qu'aux affaires.

M. McRae: Vous y passez vos jours et vos nuits.

M. Lundrigan: Je vois que vous apprenez vraiment vite.

Monsieur le président, je ne m'excuse pas d'avoir mis en doute l'aptitude du Comité d'obtenir des renseignements d'une société de la Couronne. Personnellement, je vois à ce que l'intérêt non seulement de faire partie d'un comité, mais même d'y siéger ou de le faire réunir si nous ne pouvons rien faire de mieux que nous n'avons fait aujourd'hui. Plutôt que de proposer une motion comme on l'a fait il y a quelques jours, pourrions-nous obtenir du président, lors de notre prochaine réunion—à laquelle je participerai, d'ailleurs; je ne me suis absenté que pour la soirée—qu'il nous dise si notre Comité est en droit d'obtenir ce genre de renseignement des sociétés de la Couronne. Je ne dis pas cela pour embarrasser qui que ce soit, mais on nous demande de voter des millions de dollars appartenant aux contribuables . . .

[*Texte*]

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Lundrigan: . . . to CN and to Air Canada.

The Chairman: Order, quiet.

Mr. Lundrigan: I do not see any use our sitting if we are going to . . .

The Chairman: Mr. Lundrigan, it has been a long established practice that in order to release information both parties involved in an agreement must be consulted.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, that is the Chair's opinion. I am asking . . .

The Chairman: No, it has been a long standing parliamentary ruling by government and officials and Mr. MacMillan, quite correctly, suggested that he did not know how much of that information was released and how much the other party . . .

Mr. Lundrigan: Then how can we . . .

The Chairman: . . . had agreed to release.

Mr. Lundrigan: . . . do our job asparliamentarians and pass over moneys to CN or any other body if we do not have the knowledge of how it is going to be spent. I consider that to be fairly important.

The Chairman: You are quite welcome to continue to probe for more knowledge, Mr. Lundrigan. I now recognize Mr. Mazankowski.

Mr. Guay (St. Boniface): On a point of order, may I not be entitled to say a couple of words, I have been here all day myself.

The Chairman: Of course.

Mr. Guay (St. Boniface): I was going to say that I respect the opinion of Mr. Lundrigan and I think he is quite right. I am one of those who believes that any member of Parliament has the right to come to committee and question but I do believe, though, that since you have been chairing this committee, sir, the actual members of the committee have had priority over the non-members, and have had right along. I know that you are a Chairman who is very fair and very consistent and I hope that you adhere to the rule you established. So with all due respect to all the non-members here tonight, I think you should continue the role you have played so beautifully since you have been sitting in that chair, sir.

The Chairman: The Chair accepts your words of wisdom. I recognized Mr. Mazankowski a few minutes ago. Mr. Mazankowski. I will bang the gavel . . .

Mr. Mazankowski: Mr. MacMillan, this summer a Western Economic Opportunities conference was held at which a great deal of time was occupied in the discussion of freight rate anomalies and inequities in the freight rate structure. Also, the Minister of Transport had ordered the President of the CTC to investigate a number of freight rate anomalies, or unjustified freight rates in the opinion of the western premiers, as well as the matter of freight rate cost disclosure. Are you now in a position, Mr. MacMillan, to comment on the deliberations of the review that is taking place? Are you involved in any way with the CTC review of the application of the 22 freight rates that were specifically cited, and is your organization involved now in the matter of freight cost disclosure on a government basis, as was suggested at the conference?

[*Interprétation*]

Une voix: Bravo!

M. Lundrigan: . . . destinés au CN et à Air Canada.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Lundrigan: Je ne vois pas pourquoi nous resterions ici si . . .

Le président: Monsieur Lundrigan, il est établi depuis longtemps que pour que nous demandions des renseignements, les deux parties intéressées dans un accord doivent être consultées.

M. Lundrigan: Monsieur le président, c'est là votre opinion. Je demande . . .

Le président: Non, il s'agit d'une pratique parlementaire établie de longue date par le gouvernement et les hauts fonctionnaires, et M. MacMillan a indiqué très justement qu'il ne savait pas quelle proportion de ces renseignements avait été dévoilée et ce que l'autre partie . . .

M. Lundrigan: Comment pouvons-nous . . .

Le président: . . . avait accepté de dévoiler.

M. Lundrigan: Faire notre travail de député et accorder les crédits au CN ou à tout autre organisme si nous ne savons pas comment ils vont être utilisés. Cela me semble assez important.

Le président: Vous êtes libre de poursuivre vos recherches pour en savoir plus, monsieur Lundrigan. Je donne la parole à M. Mazankowski.

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoque le Règlement. On pourrait me laisser placer quelques mots; je suis moi-même resté ici toute la journée.

Le président: Bien sûr.

M. Guay (Saint-Boniface): Je voulais dire que je respecte l'opinion de M. Lundrigan et que je pense qu'il a raison. Je suis de ceux qui pensent que tout député a le droit d'assister aux séances des comités et de poser des questions, mais je pense cependant que depuis que vous êtes président de ce Comité, les membres de celui-ci ont eu la priorité sur les non-membres tout le temps. Je sais que vous êtes un président tout à fait impartial et logique et j'espère que vous vous en tiendrez aux principes que vous avez posés. Sauf le respect que je dois à tous les non-membres ici présents, je pense que vous devriez poursuivre le rôle que vous jouez si bien depuis que vous présidez ce Comité.

Le président: J'accepte vos sages paroles. J'ai donné la parole à M. Mazankowski. Je vais taper du marteau . . .

M. Mazankowski: Monsieur MacMillan, on a convoqué cet été une conférence sur les possibilités économiques de l'Ouest, lors de laquelle on a longuement discuté des anomalies et des injustices existant dans l'échelle des tarifs du fret. Le ministre des Transports a également demandé au président de la CCT de faire des recherches sur certaines anomalies dans le coût du fret, ou sur certains tarifs injustifiés au lieu des premiers ministres de l'Ouest, ainsi que sur la publication de ces tarifs. Monsieur MacMillan, êtes-vous maintenant en mesure de parler des modalités de l'étude qui a lieu? Participez-vous de quelque façon que ce soit à l'étude, menée par la CCT de l'application des 22 tarifs spécifiquement nommés, et votre organisme s'occupe-t-il maintenant de la question de la publication de source gouvernementale des coût du fret, comme on l'a proposé lors de la conférence?

[*Text*]

Mr. MacMillan: May I ask Mr. Taschereau to answer? We would be pleased to answer that question.

Mr. P. Taschereau (Executive Vice-President, Corporate Affairs, Canadian National Railways): We are aware that the CTC is proceeding with its investigation of those rates. The CTC asked the railways for some information to enable them to make a report to the Minister of Transport, but we have not had any hearing before the CTC; all we have done is provide information and it is now up to the CTC to make its report.

• 2115

Mr. Mazankowski: Mr. MacMillan, in a speech at Jasper, Alberta, on June 5, 1973, you stated and acknowledged the fact that there are anomalies, and I am quoting from your speech:

> There may be anomalies and problems affecting certain shippers and certain commodities that need to be straightened out. But Canadian National is always willing to discuss and work with all interested parties in these matters and the very freedom which we now have to make selective price adjustments can help in arriving at a satisfactory solution to most problems.

In the same vein, in studying the decision that was handed down by the CTC in connection with the rapeseed case, it was rather revealing to note that, in its decision, it was stated—and I am quoting from the decision, page 46:

> There was no real attempt by the railway freight rate officers to make available to the applicants the facts on which the railway companies base their rate determinations. The process was one-sided with all the emphasis on the factors favourable to the railway companies. Not unnaturally this led the applicants to suspect that the railway companies were setting their rates mainly on the basis of the price that would permit rapeseed meal and rapeseed oil to be sold in the marketplace.

It goes on, on page 53, to make reference again to this very same point:

> We have earlier stated our view that the evidence in this case revealed a persistent unwillingness on the part of the railway freight rate officers to react clearly, promptly and unequivocally to requests from the applicants for more favourable freight rates. Such behaviour in our view cannot be condoned and is contrary to the objectives of the national transportation policy. We consider that freedom in rate-making is conditional upon a responsibility to the shipping public in keeping with the objectives of that policy. That responsibility includes the duty of reasonable, prompt responses to shipper requests that are clear and unequivocal.

It seems to me, judging from the comments in your speech and comparing those with the findings of the commission, that this arouses suspicions to the effect that perhaps there is a lack of a sufficient degree of co-operation between the railway company and the shipper involved, in the shipper bringing his case before the railway and trying to determine a fair, equitable and just freight rate. If the railways were co-operative, as you suggest in your speech, perhaps many of the points that were raised and the irritants at the Western Economic Conference, might well be overcome.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Je vais demander à M. Taschereau de répondre à votre question. Il se fera un plaisir de le faire.

M. P. Taschereau (vice-président de la société du CN): Nous savons que la CCT poursuit son enquête sur ces tarifs. Elle a demandé aux chemins de fer des renseignements qui lui permettent de faire un rapport au ministre des Transports, mais on ne nous a pas convoqué devant la CCT; tout ce que nous avons fait, c'est de donner des renseignements, et c'est maintenant à la CCT de faire son rapport.

M. Mazankowski: Monsieur MacMillan, dans un discours que vous avez prononcé à Jasper (Alberta) le 5 juin 1973, vous avez déclaré et avoué qu'il y avait des anomalies. Je vous cite:

> Il se peut que des anomalies et des problèmes affectant certains transporteurs et certains produits doivent être corrigés. Mais le Canadien National est toujours prêt à discuter et à travailler avec toutes les parties intéressées à ces questions, et la liberté que nous avons de réaliser des ajustements sélectifs de tarifs peut concourir à l'application de solutions satisfaisantes à la plupart des problèmes.

Dans le même ordre d'idée, si l'on étudie la décision prise par la CCT à l'égard de la question des graines de colza, il est plutôt révélateur qu'il soit indiqué (et je cite la décision, à la page 46):

> Les responsables des tarifs de fret des chemins de fer n'ont pas fait de véritables efforts pour indiquer à ceux qui le demandait sur quoi les compagnies de chemins de fer se fondent pour déterminer leurs tarifs. Cela s'est fait dans un seul sens, tous les facteurs favorables à ces compagnies ayant été soulignés. Cela a naturellement porté les requérants à penser que les compagnies de chemins de fer fixaient leurs tarifs en fonction surtout du prix qui permettrait de vendre les graines et l'huile de colza sur le marché.

Vous abordez encore une fois la question à la page 53:

> Nous avons précédemment émis l'opinion que les témoignages recueillis avaient révélé la répugnance marquée des responsables des tarifs de fret des chemins de fer à répondre clairement, rapidement et de manière équivoque aux demandes des requérants en vue de tarifs de fret plus favorables. A notre avis, on ne peut louer une telle attitude, contraire aux objectifs de la politique nationale des transports. Nous considérons que la liberté de fixation des tarifs est fonction de la responsabilité de poursuivre les objectifs de cette politique vis-à-vis des expéditeurs. Cette responsabilité implique des réponses raisonnables et rapides à des demandes claires et non équivoques des expéditeurs.

Il me semble, si l'on compare votre discours aux conclusions de la Commission que la collaboration entre la compagnie des chemins de fer et l'expéditeur intéressé est insuffisante lorsque celui-ci présente sa requête aux chemins de fer et cherche à fixer un tarif de frets justes et équitables. Comme vous le dites dans votre discours, si les chemins de fer étaient coopératifs, beaucoup des questions soulevées lors de la Conférence économique des provinces de l'Ouest auraient pu être résolues.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: I think it would be naive of me to take a position other than that, quite obviously, the railways of Canada had their knuckles wrapped by the CTC in that judgment. In effect, what they were saying was that we were not co-operating with the shipping public. I accept that.

What I was talking about in those few words that you read to me is really the reverse of what took place there. It is a fact that we do carry on very extensive conversations with segments of the shipping public all the time, looking for ways and means of not only meeting their requirements in a situation but also meeting our own, and hoping that we can find ways and means of moving the traffic, because we live on the traffic.

One of the problems in the western conference was that some of the rates which were quoted and some of the examples given were with respect to tariffs quoting a given rate, whereas those tariffs, in fact, do not move the traffic. The traffic is moved under other tariffs, and the consequences of all of this were that there were anomalies which developed. We were quite happy to talk about them and endeavoured to correct them. We do this every day in the week.

• 2120

Mr. Mazankowski: I appreciate very much your remarks, Mr. MacMillan, and I think you must be highly commended for acknowledging the fact and for your admission. I wonder whether you would care to comment as to whether you feel that throughout the exercise initiated at the western economic conference, we, as westerners might be able to expect in the future, perhaps a more equitable and just freight rate structure commensurate with the points that were made at the conference, and particularly in the area of the long and short-haul freight rate picture, which seems to be very much an irritant as well as the freight rate zones and items of that nature.

Mr. MacMillan: It certainly is, and I would expect the board's order will talk about this. I think it inevitably will.

The Chairman: Mr. Gleave, I understand Mr. Rose has traded places with you. He will take your place lower on the list and you will take his place now at 9.20 p.m.

Mr. Gleave: Thank you, Mr. Chairman. The President of the CNR was kind enough to reply to a letter which I wrote to him on November 30, setting out the responsibilities of the new owners of the Bessborough Hotel in Saskatoon, and I take it the President would not mind if I quote the letter, to deal with it at this point in time.

Mr. MacMillan: No, it is quite all right.

Mr. Gleave: He said among other things that:

> The owners took the Bessborough over as a going concern. Moreover, the agreement provides the purchaser will assume, carry out and fulfil in the place and instead of the CN all existing labour and other agreements, leases and so on . . .

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Il serait naïf de ma part de prendre une attitude différente de celle-ci, c'est évident: dans ce jugement, les chemins de fer canadiens avaient les points liés par la CCT. Elle a prétendu en effet que nous n'avons pas collaboré avec les expéditeurs. Je veux bien.

Ce que je voulais dire dans l'extrait que vous m'avez cité est exactement le contraire de ce qui s'est passé. Nous avons en fait en permanence des entretiens très longs avec les représentants des expéditeurs, où nous cherchons le moyen non seulement de répondre à leurs exigences dans une situation donnée, mais aussi aux nôtres, en espérant de mettre les marchandises en train, parce que c'est ce qui nous fait vivre.

L'un des problèmes qu'a soulevé cette Conférence des provinces de l'Ouest, c'est qu'on a cité des taux et donné des exemples de tarifs selon certains taux qui, en fait, ne s'appliquent pas au transport de marchandises. La circulation s'effectue en vertu de nouveaux tarifs, et la conséquence en est qu'il n'y a pas eu d'anomalies. Nous étions satisfaits d'en parler et nous nous sommes efforcés de les corriger. C'est ce que nous faisons tous les jours de la semaine.

M. Mazankowski: J'apprécie beaucoup vos remarques, monsieur MacMillan, et je pense que l'on doit vous féliciter d'admettre ce fait. Voudriez-vous avoir l'obligeance de nous dire si, selon vous, au cours du processus entamé à la conférence économique de l'Ouest, nous autres, habitants de l'Ouest, pouvons espérer avoir dans l'avenir une structure de tarif de transport plus juste et plus équitable et proportionnelle aux points qui ont été soulevés à cette conférence, et particulièrement dans le domaine des transports à moyenne ou longue distance, qui est un domaine fort difficile comme celui des taux de transport et autres.

M. MacMillan: C'est effectivement le cas; et je m'attends à ce que la Commission en discute. Cela est inévitable, me semble-t-il.

Le président: Monsieur Gleave, je crois savoir que M. Rose a changé de place avec vous. Il prendra donc votre place plus bas dans la liste et vous prendrez la sienne à 9 h 20.

M. Gleave: Je vous remercie, monsieur le président. Le président du CN a eu l'obligenace de répondre à une lettre que je lui ai adressée le 30 novembre, définissant les responsabilités des nouveaux propriétaires de l'hôtel Bessborough de Saskatoon, et je crois savoir que le président ne verrait aucun inconvénient à ce que je cite la lettre, et ce maintenant.

M. MacMillan: Non, je vous en prie.

M. Gleave: Il déclare entre autres choses:

> Les propriétaires ont assumé la responsabilité de l'hôtel Bessborough comme une entreprise prospère. En outre, l'accord stipule que l'acheteur assumera, remplira à la place du CN tous les accords de travail existants, les baux et ainsi de suite . . .

[*Text*]

I just want to get clarification of one point. I take it from this, there is no limitation on those who purchase the Bessborough Hotel, on their feedom to sell that property now or at any other time after the purchase is completed?

Mr. MacMillan: Subject to the clause you just read, Mr. Gleave.

Mr. Gleave: Is this a clause in the agreement?

Mr. MacMillan: Yes, it is.

Mr. Gleave: They are required to treat their employees in certain ways . . .

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Gleave: . . . if they have made certain bookings as to conventions, as to individuals, they are required to carry that out?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Gleave: Other than that, they may sell that property tomorrow, the only requirement being, that within the agreement of sale, they must carry on conventions and labour agreements?

Mr. MacMillan: No, no, they cannot transfer those to an unknown third party.

Mr. Gleave: They cannot transfer that obligation. Does that mean that they must continue to operate that hotel indefinitely?

Mr. MacMillan: No, no, I would not think it means that, but it definitely means that any arrangements which we had will be discharged by them to live up to our obligations.

Mr. Gleave: Yes, but if they choose to sell that hotel, and the purchaser agrees to take on those obligations, then the individual or company who chooses to purchase, can purchase?

Mr. MacMillan: No, we would not agree to that, unless . . .

Mr. Gleave: How do you continue to hold—you say you would not agree.

Mr. MacMillan: What I said was that we would not agree unless a new purchaser, of whom we have no knowledge now, was regarded by us as a proper purchaser, and one who would discharge those covenants.

Mr. Blenkarn: A supplementary please.

Mr. Gleave: Do you mean to tell me that you have a caveat registered against that property which says that you can govern the conditions of sale from the present purchasers to another purchaser?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Gleave: Have you a caveat? Have you a legal agreement? How do you control that?

Mr. MacMillan: We do not have a caveat registered against the property, but we investigated these purchasers, they are honourable people.

[*Interpretation*]

Je voudrais quelques précisions sur certains points. Si je comprends cette lettre, aucune limite n'a été imposée aux acheteurs de l'hôtel Bessborough, ils sont donc libres de vendre cette propriété une fois que l'achat sera terminé?

M. MacMillan: A condition de répondre à l'article que vous venez de lire, monsieur Gleave.

M. Gleave: S'agit-il d'un article de l'accord?

M. MacMillan: Oui, c'est exact.

M. Gleave: On leur demande d'accorder un certain traitement à leurs employés . . .

M. MacMillan: C'est exact.

M. Gleave: . . . s'ils ont fait certaines réservations pour des congrès, des particuliers, ils doivent honorer ces engagements?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Gleave: En dehors de ce fait, ils peuvent vendre cette propriété demain, la seule exigence étant, dans le cadre de l'accord de vente, qu'ils doivent honorer leurs engagements concernant les congrès et les conventions collectives.

M. MacMillan: Non, ils ne peuvent pas transférer ces domaines à une tierce partie inconnue.

M. Gleave: Ils ne peuvent pas transformer cette obligation. Cela signifie-t-il qu'ils doivent continuer à gérer cet hôtel indéfiniment?

M. MacMillan: Non. Je ne pense pas que ce soit là la signification, mais il faut que toutes les dispositions que nous avions prises soient assumées par eux de façon qu'ils respectent nos obligations.

M. Gleave: Oui, mais s'ils décident de vendre cet hôtel et si l'acheteur est d'accord pour assumer ces obligations, alors n'importe qui peut acheter l'hôtel, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'une société?

M. MacMillan: Non, nous ne serions pas d'accord à moins que . . .

M. Gleave: Quelle position allez-vous conserver—vous dites que vous ne seriez pas d'accord.

M. MacMillan: J'ai dit que nous ne serions pas d'accord à moins que le nouvel acheteur, que nous ne connaissons pas à présent, soit jugé un acheteur approprié, une personne qui assumerait ces responsabilités.

M. Blenkarn: Une question supplémentaire, s'il vous plaît.

M. Gleave: Voulez-vous dire qu'une opposition est attachée à cette propriété, disons que vous pouvez définir les conditions de vente fixées entre les acheteurs actuels et d'autres acheteurs?

M. MacMillan: Non.

M. Gleave: Possédez-vous une telle opposition? Avez-vous un accord juridique? Comment en exercez-vous le contrôle?

M. MacMillan: Nous n'avons pas d'opposition attachée à cette propriété, mais nous avons fait une enquête sur les acheteurs et ce sont des personnes très honorables.

[*Texte*]

Mr. Gleave: How do you know they are honourable, Mr. Chairman?

Mr. MacMillan: Public reputation.

• 2125

Mr. Gleave: The public reputation, no. I am not questioning the honour of anybody. I am following the same question which I asked at a previous meeting here. My understanding ordinarily is that if you sell something, you sell it without undue limitation. I am not a lawyer but I find it difficult to understand the limitations which you are saying here exist, if they are legal limitations, if it is a caveat on the property which says you must do certain things, otherwise we will take certain action. That I can understand. The honour of the people who purchased it to my mind is not involved, Mr. Chairman, to the President of the CNR. I do not question their honour. I am asking you what is the legal obligation if there is any. Are they not free to transfer that property to someone else?

Mr. MacMillan: My colleague tells me we have no right to refuse an assignment of the agreement. I would have thought that we did have, frankly.

Mr. Gleave: You have no right to refuse assignment of the agreement. Therefore, those who purchased the property are free to sell and transfer that property now or at any future time, subject to the labour agreements, and the labour agreements are not under your control; they are under the control of the Province of Saskatchewan, under the labour rules of the Province of Saskatchewan.

Mr. MacMillan: The only agreements were entered into between the Canadian National Railways and the union.

Mr. Gleave: But the answer is that those who now own the property are free to sell and transfer and assign that property. Am I correct?

Mr. MacMillan: I have been told that that is the situation, subject to that convenant in the agreement.

Mr. Gleave: That is what I wanted to know. I want now to proceed, Mr. Chairman, to another matter, and that is the provision by the Government of Canada of some 2,000 hopper cars to the CNR and the CPR. I want to refer to the agreement which was then entered into and I want to ask if certain matters in respect of that agreement on the use of those hopper cars have been resolved in the intervening time when those cars were put into use. And has an agreement been reached in regard to the cost and charges in respect of the maintenance and repair of those cars under the standards set under the Canadian Transport Commission and the AAR rules? I want to know if there has been a definite agreement reached as to who is responsible for the cost of the maintenance of those cars.

Mr. MacMillan: Mr. Hunt tells me that at the moment we are paying the maintenance cost on the cars.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, to the President of the CNR, I quote from the document under which these cars were made available:

> The responsibility of any party for the cost of the maintenance to the cars is a matter to be settled and disposed of in the negotiation for the final agreement between the parties relating to the operation of those cars.

[*Interprétation*]

M. Gleave: Comment savez-vous qu'il s'agit de personnes honorables, monsieur le président?

M. MacMillan: C'est de notoriété publique.

M. Gleave: De notoriété publique. Je ne mets pas en question l'honneur de quiconque. Je reprends la question que j'ai posée au cours d'une précédente séance. Généralement, je crois que si vous vendez quelque chose, vous ne fixez pas de limite. Je ne suis pas homme de loi, mais je crois qu'il est difficile de comprendre les limites qui, selon vous existent ici, s'il s'agit de limites juridiques, s'il existe une opposition attachée à la propriété, disons que l'on doit faire certaines choses, sinon vous pourrez intervenir. Cela je le comprends. L'honneur des personnes qui l'ont achetée, n'est pas mis en cause, selon moi, monsieur le président, par le président CNR. Je ne conteste pas leur honneur. Je vous demande quelle est l'obligation juridique s'il en existe une. Ne sont-ils pas libres de transférer cette propriété à une autre personne?

M. MacMillan: Mon collègue me dit que nous n'avons pas le droit de refuser une attribution de l'accord. A vrai dire, il m'a semblé que nous pouvions le faire.

M. Gleave: Vous n'avez pas le droit de refuser une attribution de l'accord. Par conséquent, les personnes qui ont acheté la propriété sont libres de la vendre maintenant ou dans l'avenir, à condition de respecter les conventions collectives, et, ces conventions ne sont pas contrôlées par vous; elles dépendent de la province de la Saskatchewan, en vertu de la législation ouvrière de cette province.

M. MacMillan: Les seules conventions ont été passés entre le Canadien national et le syndicat.

M. Gleave: Et la réponse est que les propriétaires sont libres de vendre, de transférer et d'attribuer cette propriété. Ai-je raison?

M. MacMillan: On m'a dit que telle était la situation, à condition de respecter le contrat contenu dans la convention.

M. Gleave:C'est ce que je désirais savoir. Je voudrais maintenant, monsieur le président, aborder un autre sujet, à savoir la disposition du gouvernement du Canada de livrer 2,000 wagons-trémies au CN et au CP. Je fais allusion à l'accord qui a été passé et je voudrais savoir si certain problèmes relatifs à cet accord sur l'emploi des wagons-trémies ont été réglés entre-temps, lors de l'utilisation de ces wagons. Un accord a-t-il été conclu à propos du coût de l'entretien et de la réparation de ces wagons-trémies en vertu des normes fixées par La Commission canadienne des transports et les règlements de AAR? Je voudrais savoir si un accord précis a été conclu disant qui est chargé de l'entretien des wagons?

M. MacMillan: M. Hunt me dit que maintenant, nous payons les frais d'entretien de ces wagons.

M. Gleave: Monsieur le président, et je m'adresse au président du CN, je vais citer le document relatif à ces wagons.

> La responsabilité en matière de coût d'entretien de ces wagons est une question qui doit être réglée au cours des négociations concernant l'accord final entre les parties relatives à l'utilisation de ces wagons.

[*Text*]

Has a final agreement been reached and are those cars now being operated under an agreement as between the Government of Canada and the CNR?

Mr. MacMillan: Mr. Hunt tells me the final agreement has not been concluded but we are paying the maintenance costs.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, am I to understand that within this period of time it is impossible for the CNR and the Government of Canada to reach an ordinary working agreement as to the cost of operation and the manner in which the responsibilities of each should be discharged?

Mr. MacMillan: There are three parties to this transaction, Mr. Gleave, the two railways and the government.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, I am talking just to one of the railways and asking one of those railways if they were not able at this time to reach an agreement.

We have heard a lot of loose talk, Mr. Chairman, suggestions by the responsible Minister that several thousands of other cars should be made available to the railroads and I am just wondering, as parliamentarians, why should we make other thousands of cars available if during this period of time a working agreement may not be reached? I am not talking about the other railroads, I am talking about this one. I am told that apparently within this period of time a working agreement as to charges cannot be reached.

Another matter I want to raise is this. We are looking . . .

The Chairman: This will have to be your last question, Mr. Gleave. I am sorry.

Mr. Gleave: All right. We are looking at a situation where today James Richardson & Sons in their newsletter say that we are lagging behind fairly close to one million bushels of wheat in movement, and substantially more than that in total grains. According to the answers I received last time I was here, Mr. Chairman, this shortage was due in part to the shortage of railway stock. According to this agreement, the CNR and the CPR were supposed to keep other types of rolling stock in operation, and again according to this agreement, the railways undertake to the Board that notwithstanding the addition of the 2,000 grain hopper cars they will not accelerate the retirement of their fleet of grain box cars. Now, has an inventory ever been supplied to the government or to the Minister in charge of the Wheat Board of ordinary rolling stock at the time this agreement was reached and subsequently in intervening years? If an inventory was not supplied, how do the people of Canada or anybody else know that this inventory was maintained?

Mr. MacMillan: I imagine the Wheat Board has the best answer to that. The question of providing rolling stock is a topic discussed with them almost on a daily basis. It is a fact that at this time not as much grain has been moved as was last year at this time. We have our targets which are set by the Wheat Board, and as I put on the record this morning, there is close to 47 million bushels of grain in the Lakehead and about 11 million bushels in Vancouver. The flow is very heavy and both the railways are a little bit off their targets, but not appreciably. In so far as Canadian National Railway is concerned, our target will be met by the end of the year. These are the targets which have been set by the Wheat Board and they become the authority which tells us how much grain to move.

[*Interpretation*]

Est-on parvenu à un accord final et existe-t-il un accord concernant l'utilisation de ces wagons, accord entre le gouvernement du Canada et le CNR?

M. MacMillan: M. Hunt me dit que l'accord final n'a pas encore été conclu, mais que nous payons le coût de l'entretien.

M. Gleave: Monsieur le président, dois-je comprendre que pendant cette période de temps, il est impossible au CN et au gouvernement du Canada de parvenir à un accord convenable sur le coût de l'entretien et de la façon dont les responsabilités de chacun devraient être partagées?

M. MacMillan: Il y a trois parties contractantes, monsieur Gleave, les deux sociétés de chemins de fer et le gouvernement.

M. Gleave: Monsieur le président, je m'adresse aux représentants d'une seule de ces deux sociétés de chemins de fer lui demandant s'il allait arriver à conclure un accord.

On nous a raconté beaucoup de choses très vagues, monsieur le président. Le ministre responsable a fait entendre que les chemins de fer ont besoin de plusieurs mille wagons de plus, ce qui me fait penser pourquoi nous, les députés, devraient y consentir, si pendant sept ans il est impossible d'arriver à un accord. Je ne parle pas des autres sociétés, je ne parle que de celle-là. On me dit qu'il est apparemment impossible d'arriver actuellement à l'arrangement financier.

Il y a autre chose encore. Nous sommes en train d'étudier, . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Gleave, et je m'en excuse.

M. Gleave: Très bien. Aujourd'hui, on a pu lire dans le bulletin de James Richardson & Sons que près d'un million de boisseaux de blé de moins que prévu a été acheté et acheminé et pour les graines dans leur ensemble le volume est encore beaucoup plus élevé. Ce retard semble partiellement dû à la pénurie de wagons, en juger des réponses que j'ai reçues la dernière fois. Selon l'accord, en vertu duquel le CN et le CP devaient maintenir en fonction ces deux autres types de wagons et garantir à la Commission qu'ils n'accéléreront pas le rythme de suppression des wagons couverts en dépit de la mise en service de 2,000 wagons supplémentaires. A-t-on jamais fourni l'inventaire du parc de wagons ordinaires existant lors de la conclusion de cet accord et dans les années subséquentes au gouvernement ou au ministre responsable de la Commission du blé? Sinon, comment voulez-vous que nous puissions vérifier que le nombre des wagons est resté le même?

M. MacMillan: J'imagine que la Commission du blé aurait la meilleure réponse à cela. Elle doit discuter de la fourniture de wagons presque tous les jours. Il est vrai, que comparé à la même époque l'année dernière on a transporté moins de blé cette année-ci. Nous avons des objectifs qui sont fixés par la Commission du blé. Ce matin, je vous ai d'ailleurs dit qu'environ 47 millions de boisseaux attendent et à peu près 11 millions à Vancouver. Nous avons beaucoup de travail et les deux sociétés de chemins de fer sont un peu restées en deçà de leurs objectifs, mais pas beaucoup. Le Canadien National va atteindre son objectif à la fin de l'année. Il s'agit des objectifs fixés par la Commission du blé qui nous prescrit le volume de blé à transporter.

[*Texte*]

Mr. Gleave: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Gleave, your time has expired.

Mr. Gleave: I am sorry.

The Chairman: The Chair has allowed you to go three minutes overtime in fact. I understand that Mr. Turner is the next questioner but he has traded his place with Mr. Guay. I recognize Mr. Guay.

Mr. Gleave: He has not answered my question, Mr. Chairman. I asked if an inventory . . .

The Chairman: The Chair . . .

Mr. Gleave: I think the people of Canada have been just handed a bill of goods here, that is all. Mr. Guay might precede you, Mr. Turner, it is all right with me, but I came here looking for answers to some questions.

The Chairman: Mr. Mazankowski went over the same ground this morning, Mr. Gleave, and you have covered the ground twice. Whether Mr. Mazankowski was satisfied with the answers this morning or not is really not for the Chair to determine, but you received similar answers this afternoon or this evening. Mr. Guay.

Mr. Gleave: All right. My apologies, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: A supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: No supplementaries from you, Mr. Mazankowski. Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you, Mr. Chairman.

• 2135

I was rather pleased the other day when I questioned you about pensions for both the retired pensioners and those who will eventually become pensioners. You provided me with certain information, but I would like some clarification because of my concern with pensions. As I told you then, and I would like to repeat it, I would like to see the CNR pensions in parity with those of the other Crown corporations, namely the civil servants and also Air Canada.

I know that it is possible but I think you ought to tell this Committee and tell me, sir, how it could be done and what is involved, as far as the money is concerned, to bring the pension up to that standard. And I am speaking of both groups: those who have retired and those who will eventually retire. I would like to know the amount in dollars that would be required to do this and also, if, as you said the other day, it requires legislation, I would like that information.

If you are not able to give it to me tonight, perhaps you could make it available to me soon so that this could be discussed possibly at a later date. But it is very important that the air be cleared once and for all as to how this can be achieved, if it is possible. If it is, then I will leave it to you to tell me the whole story this evening in the next eight minutes you have of my time—and how much it will cost in total.

[*Interprétation*]

M. Gleave: Monsieur le président . . .

Le président: Il ne vous reste plus de temps, monsieur Gleave.

M. Gleave: C'est dommage.

Le président: En fait, je vous ai donné trois minutes de plus. M. Turner qui normalement aurait pu prendre la parole maintenant a cédé son tour à M. Guay. La parole est à M. Guay.

M. Gleave: Il n'a pas répondu à ma question, monsieur le président. J'ai demandé si la liste . . .

Le président: Je . . .

M. Gleave: On a présenté aux contribuables une facture, c'est tout. Ça m'est égal si M. Guay va prendre la parole avant vous, monsieur turner, mais je suis venu ici pour que l'on réponde à mes questions.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez soulevé les mêmes problèmes ce matin, monsieur Gleave et vous l'avez déjà fait à deux reprises. Ce n'est pas à moi de chercher à savoir si M. Mazankowski est content des réponses qu'il a reçues ce matin, mais vous en avez reçu des semblables cet après-midi et ce soir. Monsieur Guay.

M. Gleave: Très bien. Je m'excuse, monsieur le président.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Non, pas vous, monsieur Mazankowski. Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci, monsieur le président.

L'autre jour, je vous ai posé une question au sujet des pensions et j'ai été très heureux de votre réponse aussi bien pour les personnes qui sont déjà à la retraite que pour celles qui vont l'être un jour. Vous m'avez fourni certains renseignements, mais j'aimerais obtenir encore quelques éclaircissements car la question des pensions me préoccupe beaucoup. Comme je vous l'ai dit, et j'aimerais le répéter, j'aimerais que les pensions de retraite du CN soient comparables à celles des autres sociétés de la Couronne, à celles des fonctionnaires et d'Air Canada.

Je sais que c'est possible mais vous devriez dire à ce comité et me dire, monsieur, comment cela pourrait être fait et ce que cela implique pécuniairement pour les faire remonter à leur niveau. Et ce disant, je veux parler des deux groupes, de ceux qui ont déjà pris leur retraite et de ceux qui prendront leur retraite. J'aimerais savoir quelle somme de dollars serait nécessaire pour le faire et également, si, comme vous l'avez dit l'autre jour, cela nécessite une mesure législative. J'aimerais avoir ce renseignement.

Si vous ne pouvez me donner ce renseignement ce soir, vous pourrez peut-être le mettre très bientôt à ma disposition afin que nous puissions en discuter à une date ultérieure. Mais il est très important que nous sachions exactement où nous en sommes une bonne fois pour toute quant à la faisabilité et la possibilité. Dans l'affirmative, je vous accorde les huit minutes qui me restent pour me raconter toute cette histoire . . . et nous dire comment cela coûtera en tout.

[*Text*]

Mr. MacMillan: One of the great difficulties has been the comparisons which are made between the Canadian National Pension Plan and the pension plans of the civil servants, the Armed Forces and the other Crown groups. Our problem basically flows from the fact that we live under a different set of rules. The rules which are applicable to the Canadian National are those that flow from the Pension Benefits Standards Act and we are treated there the same as any corporation, subject to federal jurisdiction.

As a consequence, all obligations assumed in respect of existing pensioners, which are by way of an increase, have to be capitalized and the company has to pay to our pension fund, which is trusteed, a capital sum which may be amortized over a period of time. Now the periods of time vary: some are five years; some are 15; some are 20. The original amortization was spread out over 60 years. That is the first step: that is the first problem.

Also under these rules, every time that there is a wage increase, this gives rise to an additional capital sum which has to be created in the pension fund. Similarly, if there are revisions in the pension rules in respect of current employees which will result in higher pensions on retirement, that cost has to be capitalized and established in the pension fund.

All of these things are toted up and are examined by actuaries who study the pension fund on a regular basis, every third year, again pursuant to the provisions of the Pensions Benefits Standards Act. They create the unamortized amount and that must be reduced and satisfied from the fund. A civil service organization, on the other hand, is not subject to this legislation and their pensions are paid on a current basis.

Mr. Guay (St. Boniface): You told me the other day, Mr. Baldwin, that it was feasible and possible, I understand, but that it would require legislation. What I would like you to try to do is provide me with the ways and means of going at it and possibly, if the CNR would look at it in a favorable way, to provide me with the proper phraseology for the legislation that you would require to make it feasible and possible, if it requires an act of Parliament; also the amount of money we are talking about for both the present railroad workers and for those that are already out on pension.

Mr. MacMillan: We shall do that, Mr. Guay.

• 2140

Mr. Guay (St. Boniface): I would appreciate it very much, sir.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, I want briefly to go back into the question of hotels. I was interested that Mr. Carter and Mr. Gleave were both on this question. I think it is fairly clear from the information we have that on the railroad operated hotels, the railway has never made a significant nor a satisfactory profit. The history you filed with us, and it is in the appendices to the committee reports, indicates a profit for 1971 of $1.5 per cent; a profit for 1972 of 1.4 per cent. I was interested in taking a look at the constructed net book profit and I note that it does not seem to balance with your earlier answers that there was no further investment in

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Une des grandes difficultés a été les comparaisons qui sont faites entre le régime de pension du Canadien national et les régimes de pension des fonctionnaires, ceux des forces armées et des autres groupes de la Couronne. À la base, s'il y a problème c'est parce que nous ne sommes pas gouvernés par les mêmes règlements. Les règlements qui sont applicables au Canadien national sont ceux qui découlent de la Loi sur les normes de prestations de pension. Cette Loi nous considère de la même manière que toutes les autres sociétés et nous sommes assujettis à la juridiction fédérale.

En conséquence, toutes les obligations assumées relativement aux retraités, qui font l'objet d'une augmentation, doivent être capitalisées et la compagnie doit verser à notre caisse de retraite, qui est placée en fiducie une somme capitale qui peut être amortie sur une certaine période de temps. Or, ces périodes diffèrent certaines courent sur cinq ans, certaines sur quinze, certaines sur vingt. L'amortissement original a été étalé sur une période dépassant 60 ans. C'est la première étape, c'est le premier problème.

En outre, au terme de ces règlements, chaque fois qu'il y a une augmentation de salaire, il faut que la caisse de retraite soit augmentée d'une somme capitable correspondante. De la même manière, si des révisions aux règlements de retraite sont apportées concernant les employés actifs, révisions qui entraîneront des pensions plus élevées, ce coût doit être capitalisé et versé à la caisse de retraite.

Toutes ces choses sont totalisées et examinées par des actuaires qui font une étude régulière de la caisse de retraite, tous les trois ans, une fois de plus conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension. Le montant non amorti doit être suppléé et doit être en concordance avec la caisse. D'un autre côté, un organisme de la Fonction publique n'est pas assujetti à cette législation et les pensions sont versées régulièrement.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous m'avez dit l'autre jour, monsieur Baldwin, que c'était faisable et possible, je le comprends, mais que cela nécessiterait une mesure législative. Ce que j'aimerais que vous fassiez, c'est essayer de me fournir les moyens de me pencher sur cette question, et, si possible, que le CN veuille bien me fournir la phraséologie appropriée pour la législation dont vous auriez besoin pour le rendre faisable et possible, si cela nécessite une Loi du parlement; ainsi que la somme d'argent dont il serait question à la fois pour les cheminots qui travaillent à l'heure actuelle et pour ceux qui sont déjà à la retraite.

M. MacMillan: C'est ce que nous ferons, monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vous en serais très reconnaissant, monsieur, merci.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur MacMillan, je voudrais très brièvement revenir à la question des hôtels. Les questions de MM. Carter et Gleave m'ont vivement intéressé. D'après les renseignements que nous avons, il est presque évident qu'en ce qui concerne ces hôtels gérés par les chemins de fer, vous n'avez pratiquement jamais fait de bénéfices très satisfaisants. Le document que vous nous avez transmis, document qui a été annexé au rapport du Comité, indique un bénéfice pour 1971 de 1.5 p. 100; un profit pour 1972 de 1.4 p. 100. J'ai étudié avec intérêt les bénéfices comptables nets par déduction et je remarque que cela semble contredire

[*Texte*]

hotels without this bill and that further investments to replace capital cost allowances had to be approved by the committee or by Parliament and that was the reason for that reference in Section 3 of the act.

I note that with respect to the Hotel Fort Garry you have invested in the past year $1,008,000; with respect to the Hotel Newfoundland, $1,047,000; that the constructed book value on the other five hotels, excluding the Bessborough which has apparently now folded, has been reduced by $86,000 in the case of the Chateau Laurier; $125,000 in the case of the Jasper Park Lodge, and in the case of the Hotel Nova Scotian by $82,000.

All of this seems to point up the fact that without the permission of the act, you proceed to invest or put more money into a hotel and that really somewhere along the line you are asking us for $5,600,000 for further hotel investment. I suggest to you that hotels operated by the railway have never been profitable. I suggest to you that the reason for the railway owning hotels has ceased to exist; that the bulk of people travelling today travel by bus or by air and do not travel by railway, and that these hotels really are not there to serve the railway travelling public. Indeed, they are there to serve the travelling public or anybody in general and the public is well served by independent privately-owned hotels, and I say that by virtue of the advertising for your hotels apparently connected with the Air Canada operation.

There seems to be no reason why the railways are continuing to carry on an activity which clearly you cannot make any money on. I say that from the point of view of looking at the statement concerning the Queen Elizabeth Hotel where clearly you knew that you could not make any money so you turned it over to the Hilton hotel chain and the same perhaps with the Hotel Vancouver, so they would operate the hotel. I know from my own experience in the practice of law that it takes a peculiar kind of operator to make a hotel pay, and presumably the new owners of the Bessborough are making a profit because they happen to have some moxie in terms of operating a hotel. Surely as private owners they could not continue to absorb a virtual $400,000 loss this year as you suffered last year, or the more than $400,000 loss that you suffered in 1971, or the more than half million dollar loss that you suffered in 1970, if they did not have some moxie in terms of operating these things.

I think it is imperative that you, sir, justify to this committee why the railroads today are in the hotel business at all. I note from talking to my colleagues that the Hotel Macdonald, which aparently is in Edmonton, shows a reduction in constructed book value of $125,000 in a year, but you show a profit of $31,000. Is it a profit or is it a further loss? With the profit of $31,000 you have one half of 1 per cent return on your money, but if you add the capital cost losses on it of another $125,000, what kind of loss do you really have?

• 2145

I am not satisfied with the tables you have filed with us in connection with the hotels. If you filed with us true balance sheets that set out the real cost of money, even the cost of money that this railroad pays, I suggest that your

[*Interprétation*]

vos réponses précédentes lorsque vous disiez qu'il n'y aurait pas d'investissement supplémentaire dans les hôtels sans ce projet de loi et que de futurs investissements pour remplacer les déductions pour amortissement devaient être approuvés par le Comité ou par le Parlement et que c'était la raison de cette référence dans l'article 3 de la loi.

Je remarque que vous avez investi l'année dernière $1,008,000 dans l'Hôtel Fort Garry; $1,047,000 dans l'Hôtel Newfoundland; que la valeur comptable par induction des cinq autres hôtels, à l'exception du Bessborough qui a apparamment périclité, a été réduit à $86,000 dans le cas du Château Laurier; $125,000 dans le cas du Jasper Park Lodge et $82,000 dans le cas de l'Hôtel Nouvelle-Écosse.

Tout ceci semble indiquer que sans l'autorisation de la loi, vous avez procédé à des investissements ou mis de l'argent dans un hôtel et qu'en fait vous nous demandez $5,500,000 pour des investissements supplémentaires en hôtellerie. Je prétends que ces hôtels gérés par les chemins de fer n'ont jamais été rentables. Je prétends que le concept d'hôtels possédés par les chemins de fer n'est plus défendable; que la plupart des gens voyageant aujourd'hui voyagent par le bus ou par avion et ne voyagent plus par chemins de fer, et que ces hôtels ne sont plus du tout là pour servir le public passager des chemins de fer. En fait, ils sont là pour servir les voyageurs ou toute personne en général, et ces personnes sont très bien servies par des hôtels détenus d'une manière indépendante et privée, et je n'en veux pour preuve que la publicité pour vos hôtels faite par Air Canada.

Il semble n'y avoir aucune raison pour laquelle les chemins de fer continuent à exercer une activité qui de toute évidence ne leur rapporte rien. J'en veux pour preuve le bilan de l'Hôtel Reine Elizabeth où de toute évidence vous saviez qu'il ne vous rapportait rien puisque vous l'avez cédé à la chaîne d'hôtels Hilton et peut-être fait de même avec l'Hôtel de Vancouver afin qu'ils puissent le gérer. Mon expérience d'homme de loi m'a montré combien il était difficile à un propriétaire de faire qu'un hôtel soit rentable, et il est probable que les nouveaux propriétaires du Bessborough font des bénéfices car il se trouve qu'ils savent comment gérer un hôtel. Comme indépendants ils ne pouvaient assurément pas continuer à absorber une perte virtuelle de $400,000 cette année comme vous l'avez fait l'année dernière, ou une de plus de $400,000 en 1971 ou une de plus de un million de dollars comme en 1970, s'ils n'avaient pas eu ce cœur au ventre nécessaire pour gérer ce genre d'entreprise.

Il me semble qu'il est impératif, monsieur, de justifier devant ce Comité les activités hôtelières du chemin de fer aujourd'hui. Discutant avec mes collègues, je me suis aperçu que l'Hôtel Macdonald, qui se trouve apparemment à Edmonton, connaît une diminution de la valeur comptable par induction de $135,000 par année, mais que vous vous prévalez d'un bénéfice de $31,000. S'agit-il d'un bénéfice ou d'une perte supplémentaire? Ces $31,000 représentent un gain d'un demi de 1 p. 100, mais si vous y ajoutez les pertes d'amortissement de $125,000, de quelle sorte de perte s'agit-il vraiment?

Je ne suis pas satisfait des tableaux que vous avez déposés ici à propos des hôtels. Si vous avez déposé de vrais bilans qui indiquaient le véritable coût de l'argent et même le coût de l'argent que verse ce chemin de fer, il me

[*Text*]

losses would be more than significant. If you charge money at 7½ or 7⅝ per cent—or whatever you are going to have to pay—on your new financing that comes due in February of this year, I suggest that you are going to suffer a whomping loss. These statements are not accurate statements; if we really analysed it and really boiled it out, this is a business the railroad has no right to be in. To suggest that the Government of Canada should advance more money for hotels seems to be continually feeding the kitty.

I think you owe to this Committee an explanation. The matter has been raised, not only by myself, but by other members. There does not seem to be any possibility of your demonstrating that, in the management by the railway of these hotels, the railway is ever going to make any money. It is no longer a question of public service. In this City of Ottawa, for example, your onw report suggests that the profits on the Chateau went down because of new hotels being opened. There are new hotels being operated by all sorts of companies. There seems to be no basis in public necessity and convenience for you to be in the hotel business. Can you please justify why you are in it?

Mr. MacMillan: I do not really know where to begin. I should begin on the note of saying that we are not asking the Parliament of Canada to give us any money. The money we spend on hotels comes from self-provoked capital. The bill does not authorize Parliament to give us the money, but rather authorizes us to spend the money that we have provoked.

Why are we in the hotel business? The best answer to that is that each and every one of the hotels tabulated in that list came into the property as the assets of one or other of the companies that were the predecessors of Canadian National. They were built by them in the days when the railways were in the hotel business to provide accommodation for the travelling public. They have continued in the enterprise for the basic reason that we have identification with them, and they have filled a need historically.

If you are arguing that there is no need for us to be in this business on a continuing basis, an argument can be advanced along those lines. There are places in Canada where the presence of the Canadian National in the hotel business is regarded as highly desirable. The problem of management always is to try to balance these two opposing interests. And that is what we try to do. I frankly admit that we do not have the same justification for being in the hotel business that existed 50 years ago; no question about that. But there are places where it is desirable for us to be . . .

Mr. Blenkarn: May I interrupt you for a moment, Mr. MacMillan? Apparently you have also gotten a hotel in Moncton. That was not one of your original hotels. Did you buy that this year?

Mr. MacMillan: No, no. It was built; we leased it. This was about three years ago, I think.

[*Interpretation*]

semble que vos pertes seraient plus qu'ordinaires. Si vous payez 7.5 ou 7⅝ p. 100—ou tout autre taux d'intérêt—sur le nouveau financement qui échoit en février de cette année, vous devriez subir une grande perte. Ces bilans ne sont pas exacts; si nous analysons la question, c'est une entreprise à laquelle les chemins de fer ne doivent pas participer. Insinuer que le gouvernement doit avancer plus de fonds pour des hôtels semble inutile.

Je crois que vous devez une explication à notre Comité. La question a été soulevée, non pas par moi-même seulement, mais par d'autres députés. Il ne semble pas possible que vous puissiez indiquer que, relativement à la gestion de ces hôtels par les chemins de fer, le chemin de fer va, un jour, en tirer un profit. Ce n'est tout simplement plus une question des services publics. Dans la ville d'Ottawa, par exemple, votre propre rapport constate que les profits sur le Château ont diminué à cause de nouveaux hôtels qui ont été ouverts. Il y a de nouveaux hôtels qui ont été mis en fonction par toute sortes de sociétés. Fondamentalement, il ne semble pas qu'il y ait un besoin public pour que vous participiez à l'entreprise hôtelière. Est-ce que vous pourriez justifier vos motifs?

M. MacMillan: Je ne sais pas où commencer. Je dois commencer en disant que nous ne demandons pas au Parlement du Canada de nous donner des fonds. Les fonds que nous dépensons sur les hôtels viennent des capitaux qui sont nés de soi. Le bill ne donne pas au Parlement l'autorisation de nous donner les fonds, mais plutôt nous donne l'autorisation de dépenser les fonds que nous avons produits.

Pourquoi est-ce que nous participons à l'entreprise hôtelière? La meilleure réponse à cette question est que chacun des hôtels énumérés dans cette liste faisait partie des avoirs d'une société ou d'une autre qui étaient les prédécesseurs des Chemins de fer nationaux du Canada. Ils étaient construits par ces compagnies à l'époque où les chemins de fer participaient à l'entreprise hôtelière afin de fournir le logement au public qui voyageait. Ils ont maintenu l'entreprise pour le motif fondamental que nous nous identifions avec eux, et ils ont répondu à un besoin du point de vue historique.

Si vous dites qu'il n'y a pas besoin que nous participions à cette entreprise d'une façon continuelle, un argument peut être fait d'après cette ligne de pensée. Il y a des endroits au Canada où la présence des chemins de fer nationaux en entreprise hôtelière est considérée comme étant très souhaitable. Le problème de la gestion est toujours d'essayer d'équilibrer ces deux intérêts qui s'opposent. C'est ce que nous essayons de faire. Franchement, j'admets que nous n'avons pas en ce qui concerne notre participation à l'entreprise hôtelière la même justification qui existait il y a cinquante années; il n'en est pas question, mais il y a des endroits où il est souhaitable que nous . . .

M. Blenkarn: Puis-je vous interrompre pour un instant, monsieur MacMillan? Apparemment, vous avez aussi obtenu un hôtel à Moncton. Ce dernier ne faisait pas partie de vos hôtels originaux. Est-ce que vous l'avez acheté cette année?

M. MacMillan: Non, non. Il a été construit; nous l'avons loué. C'était à peu près il y a trois ans, je crois.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Why was it not on your list?

Mr. MacMillan: It was just opened.

Mr. Blenkarn: So you went further into the hotel business, even though the history of the railroad in recent years certainly has been that the hotel business has been a loser. On this new hotel, are you showing a profit that justifies 10 or 12 per cent on its money?

Mr. MacMillan: Yes; it is.

• 2150

Mr. Blenkarn: Have you a statement on that one?

Mr. MacMillan: No, because it has only been open a matter of months.

Mr. Lundrigan: Did you indicate that it is making a profit?

Mr. MacMillan: No, I do not know which tense I used. It will make a profit, yes.

Mr. Lundrigan: But you indicated it is making a profit, and now you are asked for the records or your balance sheet for revenue and you say you do not have any because it has just opened.

Mr. MacMillan: And that is so.

The Chairman: Mr. Blenkarn, have you any further questions?

Mr. Blenkarn: Yes, I have.

The Chairman: You may have one more quick one and then your full 10 minutes will have been used up.

Mr. Blenkarn: Mr. MacMillan suggested the other day that the CN tower would produce a profit of 10 to 12 per cent. He suggested that the information filed with the Cabinet in the incorporation of the company would indicate a profit of 8 per cent. There have been indications that the tower is being built on property owned together with the CPR, some 190 acres in Toronto, and that the tower would be a focal point for the development of Toronto. There have been indications that the CPR was involved in the preliminary negotiations for this tower and presumably decided not to go in it.

I therefore would like to make a motion, Mr. Chairman, that all the records and projections in connection with anticipated profit and losses of this tower be produced to the Committee, including the original projections concerning the negotiations with the CPR. If Mr. MacMillan will volunteer those to the Committee I will not make a motion, but otherwise I will make a motion that they be produced.

Mr. MacMillan: The basic problem I have in your request is that we do not know whether any joint productions or projections were discussed with the CPR. In so far as our own projections are concerned, I think we can furnish that information. We are the only party involved in it.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Pourquoi il ne figurait pas sur votre liste?

M. MacMillan: Il venait d'être ouvert.

M. Blenkarn: Alors, vous vous êtes avancés dans l'entreprise hôtelière, même si l'histoire des chemins de fer a indiqué récemment que l'entreprise hôtelière serait une perte. En ce qui concerne ce nouvel hôtel, avez-vous un profit qui justifie 10 ou 12 p. 100 sur les fonds?

M. MacMillan: Oui; il y en a un.

M. Blenkarn: Avez-vous une déclaration à ce sujet?

M. MacMillan: Non, parce que cela n'a été ouvert que depuis quelques mois.

M. Lundrigan: Avez-vous indiqué si l'on a fait un profit?

M. MacMillan: Non, je ne sais pas quel temps du verbe j'ai utilisé. Sans doute on pourra en retirer un profit.

M. Lundrigan: Mais vous avez indiqué que vous retiriez déjà un profit et maintenant l'on vous demande de produire afin de le verser au dossier, vos bilans des revenus et vous déclarez que vous ne l'avez pas parce que cette installation vient tout juste de s'ouvrir.

M. MacMillan: Et il en est ainsi.

Le président: Monsieur Blenkarn, avez-vous d'autres questions à poser?

M. Blenkarn: Oui.

Le président: Vous pouvez en poser une autre très brève alors et vos dix minutes seront écoulées.

M. Blenkarn: M. MacMillan a prétendu l'autre jour que la tour du CN produirait un profit de 10 à 12 p. 100. Il a déclaré que les renseignements confiés au Cabinet lors de la constitution de cette société en société dûment constituée, indiqueraient un profit de 8 p. 100. Il semble que cette tour ait été construite sur des propriétés possédées conjointement avec les chemins de fer du CP, quelque 190 acres à Toronto et que cette tour deviendrait un point d'attraction pour toute la mise en valeur de Toronto. Il semble que les chemins de fer du CP aient été impliqués dans les négociations préliminaires à l'érection de cette tour, et présumément qu'elles aient décidé de ne pas s'y intéresser.

Par conséquent, j'aimerais proposer une motion, monsieur le président, pour que tous les dossiers et prévisions en rapport avec les profits et pertes prévus par l'exploitation de cette tour soient communiqués au Comité, y compris les prévisions à l'origine visant les négociations avec les chemins de fer du CP. Si M. MacMillan se porte garant que ces renseignements seront fournis au Comité, je ne proposerai pas de motion mais autrement je présenterai une motion à cet effet.

M. MacMillan: Le problème fondamental qui m'empêche de satisfaire en entier à votre demande, est le fait que nous ne savons pas si une exploitation et des prévisions ont été faites conjointement avec les chemins de fer du CP. Pour ce qui est de nos propres prévisions, je crois que je pourrais vous fournir ces renseignements. Nous sommes la seule partie qui ait négocié à cet effet.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Then will you undertake to furnish all those projections to us? What I am mostly curious about is how you go ahead and build a tower on land owned together with the CPR that is supposed to be a focal point of a development and the CPR for some reason decides not to take part in that venture. It is like having a park or something of this nature and you get to build the water fountain and they get to build the fancy buildings around it where they collect the big rents. You know, there is something curious and I think we are entitled to know. Why are we building a focal point for a development with the people of Canada's money and the private corporation that has the other half of the interest in the land winds up taking advantage of that focal point?

The Chairman: Mr. Blenkarn, that is your last question.

Mr. Mazankowski: May I ask a supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: No, you cannot, Mr. Mazankowski.

Mr. Masniuk is next.

Mr. Masniuk: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: That is discrimination. We have to have the CNR back now, because I cannot get on with a supplementary.

Mr. Masniuk: I only have four or five very short questions, Mr. Chairman, which will require very short answers from Mr. MacMillan.

I want to quote from a press release that the government sent out a couple of days ago, which says:

> After the Seaway closes, the train-truck fleet to move fuel oil east . . .

and it goes on further, Mr. MacMillan:

> . . . the federal government plans to start a massive movement by rail and truck of Alberta crude oil and refined products from Sarnia and Toronto pipeline terminals to Montreal refineries and eastern Canadian consumers as soon as the Seaway closes about December 15.

Mr. MacMillan, has the CNR the capacity to carry 60,000 to 100,000 barrels a day of oil and refined products without disrupting their other services?

• 2155

Mr. MacMillan: We think of a tank car as carrying about 300 barrels. If we were to equate that in terms of cars and we were to visualize an 80-car train, it would move something of the order of 24,000 barrels. I think you said 60,000 to 100,000 . . .

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Vous avez donc l'intention de me fournir toutes ces prévisions? Ce qui attire le plus ma curiosité, c'est de savoir comment on prend les mesures pour construire une tour sur des terrains possédés en copropriétés avec les chemins de fer du CP, une tour qui supposément sera un point, un centre d'attraction principale de toute une région mise en valeur, et pourquoi alors les chemins de fer du CP décident pour quelque raison que ce soit, de ne pas participer à cette entreprise. Cela me fait penser à une situation où dans un parc, ou dans un grand espace d'aire du même genre, vous auriez à construire la fontaine d'eau quand par ailleurs les copropriétaires auraient à construire les édifices ultra-modernes à l'entour de ce parc où ils percevraient des loyers très élevés. Vous serez d'accord pour dire avec moi qu'il y a là quelque chose de tout à fait curieux et nous avons le droit de savoir ce qui en est. Pourquoi construisons-nous un centre d'attraction en vue de l'expansion d'un endroit donné à l'aide des argents des contribuables, et pourquoi la société privée qui détient l'autre moitié des intérêts dans ce terrain en arrive à tirer profit de ce centre d'attraction?

Le président: Monsieur Blenkarn, c'est là votre dernière question.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Non, vous ne le pouvez pas, monsieur Mazankowski.

Monsieur Masniuk est le prochain orateur.

M. Masniuk: Merci, monsieur le président.

M. Mazankowski: Il s'agit là de discrimination à mon égard et nous devrons demander que le CN comparaisse de nouveau parce que je ne peux poser ma question supplémentaire.

M. Masniuk: Je n'ai que quatre ou cinq questions très brèves, monsieur le président, qui exigeront de M. MacMillan des réponses très brèves.

Je veux vous citer un extrait d'un communiqué de presse que le gouvernement a envoyé il y a quelques jours où on dit ce qui suit:

> Un fois que la voie maritime sera fermée, la flottille de camions et de trains qui servira à déplacer le pétrole vers l'Est . . .

et on poursuit en disant ce qui suit, monsieur MacMillan:

> . . . le gouvernement fédéral a l'intention de mettre sur pied un mouvement massif de livraison par rails et par camions du pétrole brut de l'Alberta et des produits raffinés de l'oléoduc de Sarnia et de Toronto vers les raffineries de Montréal et vers les consommateurs de l'Est canadien dès que la voie maritime sera fermée vers le 15 décembre.

Monsieur MacMillan, les chemins de fer du CN ont-ils la capacité de transporter de 60,000 à 100,000 barils par jour de pétrole et de produits raffinés sans mettre en danger leurs autres services?

M. MacMillan: Nous pensons qu'un wagon-citerne transporte environ 300 barils. Si nous voulons transposer cela en fonction du nombre de wagons et que l'on envisageait un train de 80 wagons, cela ferait quelque chose comme 24,000 barils. Je pense que vous avez dit 60,000 à 100,000 . . .

[*Texte*]

Mr. Masniuk: That is right.

Mr. MacMillan:. . . barrels, and if it got to be the 100,000 it could mean that we would have to move four unit trains of 80 cars each and presumably in each direction because the empties would have to come back.

If this were laid on the basis of our being given sufficient notice to put it all together and it were to be consistent, that is, four trains a day every day, then on the main line we think we could do it without seriously interferring with the movement of other traffic. However, if they were to give us six trains today and just one tomorrow, then that would create a real problem.

Mr. Masniuk: My second question, Mr. Chairman, to Mr. MacMillan is has the Canadian Transport Committee undertaken and completed an inventory of railway car users and locations to determine what cars can be used?

Mr. MacMillan: I saw something in the paper about their doing something about this, but I do not know whether they have completed the inventory or not. The petroleum cars in this country are basically owned by the oil industry, not by ourselves. Our ownership is very small. Whether they have been in touch with the oil companies or not I do not know.

Mr. Masniuk: Mr. MacMillan, can you assure this Committee that the freight rates will not be altered if you implement such a program?

Mr. MacMillan: I presume that if such a program were implemented it would be done under the aegis of a federal authority of some kind or other, and I would also expect that that authority would pay the bills. I do not visualize that this would have any impact at all on the freight rates of other lines.

Mr. Masniuk: I have a further question, Mr. Chairman, for Mr. MacMillan.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Masniuk: Mr. MacMillan, is it true that the CNR has a long range program of reducing their employees to about 50,000?

Mr. MacMillan: No, that is not correct. We do not have any such program. We are always searching for economies and greater efficiency, greater productivity, but we have no program in contemplation that would go to that. As a matter of fact, I doubt that it ever will because the volume of business is increasing. We will always have to staff in sufficient numbers to service the business offices.

Mr. Masniuk: Mr. MacMillan, in view of your reply, it makes me wonder why all your employees across the country fear for their jobs. Is there no way that you could tell the employees that this is not so? Mr. MacMillan, I think it is time that you or your officials alleviated the feelings of these employees by issuing a statement to that effect, because there is great fear among the employees that there will be a considerable further reduction in the work force in the near future.

Mr. MacMillan: Yes, we will do something about that.

[*Interprétation*]

M. Masniuk: C'est exact.

M. MacMillan: . . . barils, et si ce devait être 100,000, cela voudrait dire qu'il nous faudrait constituer 4 trains de 80 wagons chacun et peut-être dans chaque direction car il faudrait que les trains vides reviennent au point de départ.

Si cela devait être fait, de façon que l'on peut donner un préavis suffisant pour réunir tout l'équipement nécessaire, et que tout soit bien prévu, c'est-à-dire 4 trains par jour chaque jour, alors dans l'ensemble, je pense que nous pourrions le faire sans que cela ait des effets graves sur le reste du transport ferroviaire. Toutefois, si on nous accordait 6 trains aujourd'hui et seulement un demain, alors là il y aurait véritablement un problème.

M. Masniuk: La deuxième question que j'aimerais poser à M. MacMillan, monsieur le président, est la suivante: le Comité canadien des transports a-t-il entrepris et achevé l'inventaire des usagers de wagons de chemins de fer et des locations afin de savoir quels wagons pourraient être utilisés?

M. MacMillan: J'ai lu quelque part dans les journaux que l'on étudiait cela en ce moment, mais je ne sais pas si l'inventaire a été terminé ou non. Les wagons-citernes du pays sont essentiellement la propriété de l'industrie pétrolière, et non pas la nôtre. Notre part est très faible. Et je ne sais si les contacts ont été pris avec les compagnies pétrolières.

M. Masniuk: Monsieur MacMillan, pouvez-vous donner à ce Comité l'assurance que les tarifs ne seront pas modifiés si vous mettez en place ce programme?

M. MacMillan: Je pense que si ce programme était mis en application, cela serait fait sous l'égide d'une autorité fédérale quelconque et il me semble aussi que c'est cette autorité qui réglerait les factures. Je ne pense pas que cela ait une influence quelconque sur les tarifs d'autres lignes.

M. Masniuk: J'ai une autre question, monsieur le président, qui s'adresse à M. MacMillan.

Le président: Allez-y.

M. Masniuk: Monsieur MacMillan, est-il vrai que le CN a un programme à long terme pour réduire le nombre de ses employés à environ 50,000?

M. MacMillan: Non, ce n'est pas exact. Ce programme n'existe pas. Nous essayons toujours de faire des économies, d'arriver à une plus grande efficacité, à une plus grande productivité, mais aucun programme de ce genre n'est prévu. En fait, je doute qu'il ne le soit jamais car le volume des affaires augmente. Il nous faudra toujours avoir suffisamment de personnel pour les bureaux.

M. Masniuk: Monsieur MacMillan, du fait de votre réponse, je me demande pourquoi tous les employés du pays craignent pour leur emploi. N'y aurait-il pas moyen que vous disiez aux employés que c'est injustifié? Monsieur MacMillan, je pense qu'il est temps que vous et vos adjoints rassuriez ces employés en faisant une déclaration dans ce sens, car les employés craignent beaucoup qu'il y ait une réduction supplémentaire importante de la main-d'œuvre dans un avenir prochain.

M. MacMillan: Oui, nous ferons quelque chose à ce sujet.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Masniuk. The Chair recognizes the time, but I would caution all members present to realize that we have before us the study of Bill C-164. It is and has been my desire to complete the questioning of the CNR today. There is no time limit on when we may adjourn. Mr. Lundrigan is the next name I have on my list. Mr. Blenkarn, and Mr. Mazankowski, do you both want your names on the list? I did not know that.

Mr. Blenkarn: Absolutely. If you want to go all night, Mr. Chairman, that is fine with us.

The Chairman: That makes three names on my list. I am prepared and I think most of the Committee should be prepared to sit until 10:30 p.m. if we can finish the examination of the CNR tonight. I may be presumptuous, but I think perhaps CNR management would agree to sit until 10:30 p.m. if we could finish with them tonight.

Mr. Guay (St. Boniface): If we could get done I would agree with that.

• 2200

Mr. McRae: All right, Mr. Chairman, there is no way. I am . . .

The Chairman: I said I had three persons; Mr. MacKay is fourth. If I go out soliciting names, I am sure I can get more than four, but . . .

Mr. Loiselle: I suggest that after those four speakers we close up with the understanding that we can have the group of CNR pensions back later.

Mr. Mazankowski: In the light of the rigidity of the Chair, you know, in the questioning . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, your reflection upon the Chair is not appreciated by the Chair one bit. You can examine the list. You have been first man up on every go-around, purely because of your anxiousness, not because of any favouritism shown you by the Chair. You complain now . . .

An hon. Member: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski is simply commenting on the rigidity.

Mr. McRae: Can I ask a question on a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: How long would it take—and I ask this of Mr. MacMillan—once the bill is passed to get back the report, to get the thing audited and back so that we could have another round with the railroad. Are we talking a month, two months?

The Chairman: Mr. McRae, in all fairness to Mr. MacMillan, this bill goes from this Committee back to the report stage of Second Reading in the House of Commons; then it goes to Third Reading. What you are asking Mr. MacMillan is how long Second Reading in the report stage of the bill will take in the House of Commons and how long Third Reading will take. I do not think that he . . .

Mr. McRae: I am asking how long it would take, once the bill became law, to get the Annual Report back to us.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Masniuk. Étant donné l'heure, je me permettrai de rappeler aux membres présents que nous devons étudier le bill C-164 qui nous est renvoyé. J'espère et j'espérais que nous réussirions à en finir avec les questions à poser au CN aujourd'hui. Aucune heure n'a été fixée pour l'ajournement. Le nom de M. Lundrigan est le suivant sur ma liste. MM. Blenkarn et Mazankowski, voulez-vous tous les deux que votre nom soit ajouté à la liste? Je ne le savais pas.

M. Blenkarn: J'insiste. Si vous voulez continuer toute la nuit, monsieur le président, cela nous va très bien.

Le président: Nous avons donc trois noms sur ma liste. Je suis prêt, comme la plupart des membres du Comité, à siéger jusqu'à 22 h 30 si nous pouvons en finir avec le CN ce soir. Je suis peut-être présomptueux, mais je pense que la direction du CN sera sans doute d'accord pour siéger jusqu'à 22 h 30 si nous pouvions en terminer avec cette question ce soir.

M. Guay (Saint-Boniface): Si cela pouvait se faire, je serais d'accord.

M. McRae: Très bien, monsieur le président, il n'y a rien à faire.

Le président: J'ai dit que j'avais trois personnes sur ma liste; M. MacKay est le quatrième. Si je demande des noms, je pourrai certainement en obtenir plus, mais . . .

M. Loiselle: Après ces quatre orateurs, je propose que nous levions la séance, étant entendu que nous pourrons revoir plus tard le groupe chargé des pensions du CN.

M. Mazankowski: Étant donné la position intraitable du président pour ce qui est des questions . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je n'apprécie pas du tout vos observations sur le président. Regardez la liste. Vous avez toujours été le premier, simplement à cause de votre hâte, et pas parce que j'ai fait preuve de favoritisme envers vous. Maintenant vous vous plaignez.

Une voix: Monsieur le président, M. Mazankowski parle seulement de votre position intraitable.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je demanderai à M. MacMillan combien de temps cela prendra pour obtenir le rapport après l'adoption du bill, pour qu'il soit vérifié et qu'il nous revienne afin que nous puissions en reparler avec les chemins de fer. Un mois, deux mois?

Le président: Monsieur McRae, pour être juste envers M. MacMillan, je dirai que ce bill doit passer du Comité à l'étape du rapport de deuxième lecture à la Chambre; il doit ensuite passer en troisième lecture. Vous demandez en fait à M. MacMillan combien la deuxième lecture à l'étape du rapport du bill prendra de temps à la Chambre et combien la troisième lecture prendra de temps. Je ne pense pas qu'il . . .

M. McRae: Je demande combien de temps il faudra, après l'adoption du bill pour que le rapport annuel nous revienne.

[*Texte*]

The Chairman: You could ask the Chair that question. The Chair would be very glad to lend his wisdom in that regard. I would suggest to you, Mr. McRae, that if we got this bill passed through Parliament before the Christmas recess, that would be meeting the fondest wishes of the Chair and, I am sure the Minister of Transport. Then we are looking at a Christmas recess; then we are coming back perhaps in the New Year, and then we could entertain the thought of the CN Annual report and Air Canada and their Annual Report being referred to this Committee.

Mr. McRae: I must insist that we get into this pension thing and if it means holding up the bill, then I am for holding up the bill, but if we can get the bill out and then get back to the pension thing, then that is fine.

The Chairman: Mr. McRae, to get to the pension thing, you were in on the steering committee meeting. We all agreed in that steering committee meeting that we would deal with tne pension problem after Mr. Deutsch reported to Mr. Hall and we had the Deutsch report. In other words, if we had the Deutsch report before this Committee, we could then examine it.

Mr. Comtois: We have agreed to that.

The Chairman: That I can see in the Year 1974, not in the year 1973. Mr. Lundrigan on a point of order.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, just to facilitate the business, because of the number of people who want to get on the bill this evening, some of whom are a bit long-winded, we might not be able to get through by 10.30 p.m., so perhaps it is just as well that we call it 10 o'clock.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Anybody who calls it 10 o'clock tonight and thinks he is going to get the CNR back had better have representatives before the steering committee meeting tomorrow afternoon in the Chairman's office, because this whole question has been adequately gone into. We have to reach a conclusion some time on this bill.

Do you move that we adjourn, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): It is 10 o'clock.

The Chairman: At 10 o'clock we do not adjourn necessarily, Mr. Turner.

Mr. Lundrigan: We just did.

The Chairman: Mr. Turner moves that we adjourn. All agreed?

Some hon. Members: Agreed.

[*Interprétation*]

Le président: Vous pourriez me poser la question à moi. Je me ferais un plaisir d'y répondre. Je vous dirai, monsieur McRae que si ce projet de loi est adopté par le Parlement avant les vacances de Noël, cela comblera tous mes désirs ainsi, j'en suis sûr que ceux du ministre des Transports. Nous allons avoir les vacances de Noël, nous allons revenir après le Nouvel An, et nous pourrons alors songer à demander l'étude par ce Comité des rapports annuels du CN et d'Air Canada.

M. McRae: J'insiste pour que nous abordions cette question des pensions, et s'il faut pour cela réserver le bill, je suis prêt à le faire, mais si nous pouvons adopter le projet de loi et revenir ensuite aux pensions, c'est très bien.

Le président: Monsieur McRae, vous faisiez partie du comité directeur lorsque nous avons parlé des pensions. Nous avons tous convenu à ce moment-là que nous nous en occuperions après que M. Deutsch aurait fait son rapport à M. Hall et nous l'aurait présenté. Autrement dit, si le rapport Deutsch se trouvait devant le Comité, nous l'étudierions.

M. Comtois: Nous en avons convenu.

Le président: Nous pourrons voir cela en 1974, pas en 1973. Monsieur Lundrigan invoque le Règlement.

M. Lundrigan: Monsieur le président, pour faciliter les choses, en raison du nombre de personnes qui veulent parler du projet de loi ce soir, certaines longuement, nous ne pourrons sans doute pas finir pour 22 h 30; je propose donc que nous levions la séance à 22 h 00.

Des voix: D'accord.

Le président: Quiconque veut lever la séance à 22 h 00, pensant que les représentants du CN reviendront, ferait mieux de demander aux représentants de se présenter demain après-midi dans le bureau du président, lors de la réunion du comité directeur, parce que nous avons bel et bien épuisé la question. Il faut qu'à un moment ou l'autre, nous en arrivions à une conclusion sur ce bill.

Monsieur Turner, proposez-vous l'ajournement?

M. Turner (London-Est): Il est 22 h 00.

Le président: Nous ne sommes pas forcés d'ajourner à 22 h 00, monsieur Turner.

M. Lundrigan: Nous venons de le faire.

Le président: M. Turner propose que nous levions la séance. Tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

APPENDIX "K"

CANADIAN NATIONAL TELECOMMUNICATIONS
STATEMENT OF REVENUES AND EXPENDITURES FOR CALENDAR YEARS 1962—1972 (INCLUSIVE)
($000)

Operating Revenue	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Private Wire Service	$23,050	$23,813	$25,010	$25,593	$27,974	$29,218	$30,492	$34,253	$36,349	$37,831	$38,500
Telex Service	3,374	4,202	5,370	6,984	8,595	10,210	12,255	14,300	17,276	20,988	22,026
Broadband Exchange Service					20	92	221	526	932	1,262	1,440
Other Revenue	18,543	17,345	18,076	19,222	19,419	20,613	21,090	20,081	21,738	20,420	24,350
Total Operating Revenue	$44,967	$45,360	$48,456	$51,799	$56,008	$60,133	$64,058	$69,160	$76,295	$80,501	$86,316
Operating Expenses											
General and Administration	$ 3,089	$ 3,324	$ 3,398	$ 6,208	$6,427	$ 8,198	$ 9,213	$ 9,898	10,186	$10,527	$11,268
Maintenance	14,331	15,469	18,077	17,450	19,432	21,373	22,476	23,319	25,985	28,266	30,300
Operating	14,105	12,728	13,204	12,373	13,111	11,854	11,753	10,801	11,068	11,854	12,042
Depreciation	7,365	7,935	8,960	9,679	10,133	10,556	10,957	11,620	12,505	13,193	13,674
Taxes (Excluding Income Tax)	457	536	477	700	842	841	1,005	1,167	1,193	1,405	2,020
Total Operating Expenses	$39,347	$39,992	$44,116	$46,410	$49,945	$52,822	$55,404	$56,805	$60,937	$65,245	$69,304
Annual Income (Before Fixed Charges and Income Tax)	$ 5,620	$ 5,368	$ 4,340	$ 5,389	$ 6,063	$ 7,311	$ 8,654	$12,355	$15,358	$15,256	$17,012

APPENDICE «K»

TÉLÉCOMMUNICATIONS DU CANADIEN NATIONAL
ÉTAT DES REVENUS ET DES DÉPENSES POUR LES ANNÉES CIVILES DE 1962 A 1972 INCLUSIVEMENT
(en milliers de dollars)

Revenus de fonctionnement	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Service de fil special	$23,050	$23,813	$25,010	$25,593	$27,974	$29,218	$30,492	$34,253	$36,349	$37,831	$38,500
Service de Télex	3,374	4,202	5,370	6,984	8,595	10,210	12,255	14,300	17,276	20,988	22,026
Service d'échanges sur large bande					20	92	221	526	932	1,262	1,440
Revenus divers	18,543	17,345	18,076	19,222	19,419	20,613	21,090	20,081	21,738	20,420	24,350
Total	$44,967	$45,360	$48,456	$51,799	$56,008	$60,133	$64,053	$69,160	$76,295	$80,501	$86,316
Dépenses de fonctionnement											
Générales et Administratives	$ 3,089	$ 3,324	$ 3,398	$ 6,208	$ 6,427	$8,198	$9,213	$ 9,898	$10,186	$10,527	$11,268
Entretien	14,331	15,469	18,077	17,450	19,432	21,373	22,476	23,319	25,985	28,266	30,300
Fonctionnement	14,105	12,728	13,204	12,373	13,111	11,854	11,753	10,801	11,068	11,854	12,042
Dépréciation	7,365	7,935	8,960	9,679	10,133	10,556	10,957	11,620	12,505	13,193	13,674
Taxes (dont l'impôt sur le revenu)	457	536	477	700	842	841	1,005	1,167	1,193	1,405	2,020
Total	$39,347	$39,992	$44,116	$46,410	$49,945	$52,822	$55,404	$56,805	$60,937	$65,245	$69,304
Revenu annuel (avant les frais fixes et l'impôt sur le revenu)	$ 5,620	$ 5,368	$ 4,340	$ 5,389	$ 6,063	$ 7,311	$ 8,654	$12,355	$15,358	$15,256	$17,012

APPENDIX "L"

CANADIAN NATIONAL TRANSPORTATION LIMITED
INCLUDING SEPARATELY OPERATED TRUCKING COMPANIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEET AS AT 31, DECEMBER, 1972.

ASSETS				LIABILITIES			
CURRENT ASSETS				CURRENT LIABILITIES			
Cash		$ 1,766,290		Sundry accounts payable			$ 5,763,906
Accounts Receivable	$6,481,625						
Less-allowance for bad debts	176,384			INTER-COMPANY ACCOUNT			
		6,305,241		CNR-current account			5,019,839
Material and Supplies		358,111					
Other Current Assets		11,350		CAPITAL STOCK			
			$ 8,440,992	50 shares of no par value			500
PROPERTY INVESTMENT							
Land, buildings & equipment		49,936,648		SURPLUS			18,697,989
Less-recorded depreciation		22,871,418					
			27,065,230				
OTHER ASSETS				CANADIAN NATIONAL RAILWAYS			
Other Investments		110,257		Capital Control Account		$22,120,000	
Prepayments		455,497		Less-Return of Profits		13,785,805	
Other Assets		1,744,453					8,334,195
			2,310,207				
			$37,816,429				$37,816,429

APPENDICE «L»

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DU CANADIEN NATIONAL LTÉE
D'AUTRES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT PAR CAMION À GESTION INDÉPENDANTE
SOLDE GLOBAL AU 31 DÉCEMBRE 1972

ACTIF				PASSIF			
ACTIF DISPONIBLE				PASSIF ACTUEL			
Comptant		$ 1,766,290		Comptes divers à payer			$ 5,763,906
Comptes à percevoir	$6,481,625						
Moins les créances douteuses	176,384			COMPTE CONJOINT			
		6,305,241		Compte courant du CN			5,019,839
Equipement et fournitures		358,111					
Autre actif réalisable		11,350		CAPITAL-ACTIONS			
			$ 8,440,992	50 actions sans valeur nominale			500
CAPITAL-IMMEUBLES				SURPLUS			18,697,989
Terrains, édifices et accessoires		49,936,648					
Moins la dépréciation prévue		22,871,418		CANADIEN NATIONAL			
			$27,065,230	Compte de contrôle de capital		$22,120,000	
				Moins les bénéfices		13,785,805	
ACTIF DIVERS							8,334,195
Investissements divers		110,257					
Paiements d'avance		455,497					
Actif divers		1,744,453					
			2,310,207				
			$37,816,429				$37,816,429

APPENDIX "M"

SEPARATELY OPERATED TRUCKING COMPANIES – STATEMENT OF PROFIT AND LOSS INCLUDED IN SYSTEM RESULTS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 1972

Gross Revenues	$ 49,589,196
Less Operating Expenses	47,056,272
Operating Profits	2,532,924
Deduct:	
share of HQ expenses of CNTL	316,313
Net Operating profits after providing for interest on advances	2,216,611
Add back:	
Interest charged to above companies on advances	247,695
Operating profits for the year before charging interest on advances	$ 2,464,306

APPENDICE «M»

SOCIÉTÉS DE TRANSPORT PAR CAMION À GESTION INDÉPENDANTE — ÉTAT DES REVENUS ET DES DÉPENSES COMPRIS DANS LE SOLDE GLOBAL DE L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1972

Revenus bruts	$ 49,589,196
Moins les dépenses de fonctionnement	47,056,272
Profits de fonctionnement	2,532,924
Déduire:	
la part des dépenses du siège social de la STCN	316,313
Profits nets de fonctionnement après le paiement de l'intérêt sur les avances	2,216,611
A jouter:	
l'intérêt versé par les sociétés susnommées pour les avances	247,695
Profits de fonctionnement pour l'année précédant celle où on a commencé à imposer un intérêt sur les avances.	$ 2,464,306

APPENDIX "N"

STATEMENT OF REVENUES AND EXPENSES FOR CANADIAN NATIONAL'S INTERNATIONAL CONSULTING SERVICES FOR THE YEAR ENDING DECEMBER 31st. 1972.

Revenues	$ 2,702,280
Expenses	2,401,407
Net Profit	$ 300,873

APPENDICE «N»

ÉTAT DES REVENUS ET DES DÉPENSES DES SERVICES INTERNATIONAUX DE CONSULTATION DU CANADIEN NATIONAL POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1972

Revenus	$ 2,702,280
Dépenses	2,401,407
Bénéfices nets	$ 300,873

-T82

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Thursday, December 6, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 24

Le jeudi 6 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
JAN 21 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Campbell
Caron
Comtois
Ellis
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Mackasey
MacKay
Mazankowski
McCain
McKenzie
Peters
Poulin
Rose
Stevens
Turner (*London East*)—(19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, December 5, 1973:

Mr. Lundrigan replaced Mr. Masniuk.

On Thursday, December 6, 1973:

Messrs. Ellis, Madill and Stevens replaced Messrs. Lundrigan, Schellenberger and McCain;

Messrs. Blouin, Poulin, Caron and Campbell replaced Merss. Loiselle, Caron, Campbell and Blouin;

Mr. McCain replaced Mr. Madill.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 5 décembre 1973:

M. Lundrigan remplace M. Masniuk.

Le jeudi 6 décembre 1973:

MM. Ellis, Madill et Stevens remplacent MM. Lundrigan, Schellenberger et McCain;

MM. Blouin, Poulin, Caron et Campbell remplacent MM. Loiselle, Caron, Campbell et Blouin;

M. McCain remplace M. Madill.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 6, 1973
(38)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Blouin, Campbell, Caron, Comtois, Ellis, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Mackasey, MacKay, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Rose, Stevens and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Hollands.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice President and Assistant to the Chairman; Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

RULING BY MR. CHAIRMAN

I will now give my ruling on a motion moved by Mr. MacKay on November 29. I will read his motion:

That the Standing Committee on Transport and Communications be provided by management of Air Canada with the following information respecting the Officers listed on page 2 of the 1972 Annual Report of Air Canada:

their tenure of office;
their salaries;
their specific duties, over and above that designated on page 2 of said report;
when each was appointed, and by whom or what means.

At that time, I reserved my decision as to the acceptability of the said proposed motion.

It is a well known fact that, under Standing Order 65(8), Committees are empowered to send for persons, papers and records. However, on Thursday last, I did point out that May's Eighteenth Edition, page 632, states:

"Nor can a committee require an officer of a public department to produce any paper which, according to the rules and practice of the House, is not usual for the House itself to order to be laid before it."

I went on to read from page 250 of May's Eighteenth Edition and I will not repeat it all but I did read particularly the last part of the paragraph:

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 6 DÉCEMBRE 1973
(38)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Blouin, Campbell, Caron, Comtois, Ellis, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Mackasey, MacKay, Madill, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Rose, Stevens et Turner (*London-Est*)

Autre député présent: M. Hollands.

Témoins: De la société Air Canada: M. Yves Pratte, C. R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. J. R. Baldwin, président; M. R. T. Vaughan, C. R., vice-président et adjoint au président du Conseil; M. M. Cochrane, vice-président, finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada. Financement et garantie*).

Les témoins répondent aux questions.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Je rendrai maintenant ma décision sur une motion proposée par M. MacKay le 29 novembre, et dont voici le texte:

Que les administrateurs d'Air Canada fournissent au Comité permanent des transports et des communications les renseignements suivants au sujet des employés supérieurs énumérés à la page 2 du rapport annuel de 1972 d'Air Canada:

la durée de leur mandat;
leurs traitements;
leurs fonctions précises en plus de celles mentionnés à la page 2 dudit rapport;
à quelle date chacun d'eux a-t-il été nommé et par qui ou par quels moyens?

A ce moment-là, j'avais réservé ma décision quant à la recevabilité de ladite motion.

On sait fort bien qu'en vertu de l'article 65(8) du Règlement, les comités sont autorisés à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et dossiers. J'ai signalé toutefois jeudi dernier que la dix-huitième édition de May, page 632, stipule ce qui suit:

«Un comité ne saurait non plus exiger d'un haut fonctionnaire d'un ministère public qu'il produise un document lorsque, selon le Règlement et l'usage de la Chambre, il n'est pas dans l'habitude de la Chambre elle-même d'en ordonner le dépôt.»

J'ai continué en citant un paragraphe de la page 250 de la dix-huitième édition de May. Je ne le répéterai pas entièrement, mais seulement la dernière partie que j'avais citée; la voici:

"There is, however, a general rule that papers should only be ordered on subjects which are of a public or official character."

Now, these very questions were asked in the House of Commons, or very similar questions, on April 4, 1973, by Mr. McKenzie. Mr. McKenzie put on the Order Paper questions, and I will read his questions:

"How many Vice-Presidents does Air Canada employ?"

"What are the salaries and responsibilities of each?"

The Minister of Transport, under the rules of the House of Commons, listed the Vice-Presidents, but when he came to answer the second question as to the salaries and responsibilities of each, *Hansard* of April 4, records his answer as follows:

"It has not been the practice to reveal information about the salaries of specific personnel."

So it appears obvious to me, and there are other rulings with regard to similar questions directed by Mr. Reilly on CBC, that it has not been the practice and it is not usual to provide this information to the House of Commons. Therefore, I think May's eighteenth Edition, page 632, is upheld, and I have to rule the proposed motion out of order.

The questioning continuing:

Mr. Blenkarn moved,—That this Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30% of the capital stock of Wardair Canada Limited.

And debate arising thereon;

At 12:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

«Il y a toutefois une règle générale voulant que des documents ne fassent l'objet d'un ordre de dépôt que pour des sujets qui sont de caractère public ou officiel.»

M. McKenzie a posé ces mêmes questions ou des questions semblables à la Chambre des communes le 4 avril 1973. M. McKenzie a inscrit au *Feuilleton* les questions que voici:

«Combien Air Canada emploie-t-il de vice-présidents?»

«Quels sont le traitement et les attributions de chacun d'eux?»

Le ministre des Transports, en vertu du Règlement de la Chambre des communes, à donné les noms des vice-présidents, mais lorsqu'il a dû répondre à la deuxième question concernant les traitements et les attributions de chacun, voici quelle a été la réponse que rapporte le hansard du 4 avril:

«Il n'est pas de règle de divulguer des renseignements sur les traitements des membres particulier du personnel.»

Aussi me semble-t-il évident, et il y a d'autres décisions sur des questions semblables posées par M. Reilly au sujet de Radio-Canada, qu'il n'est ni de règle, ni de coutume de fournir de tels renseignements à la Chambre des communes. C'est pourquoi, le commentaire de May, à la page 632 de la dix-huitième édition est valide et je dois déclarer la motion proposée irrecevable.

La période de questions se poursuit;

M. Blenkarn propose,—Que le Comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada de 30 p. 100 du capital-actions de la Compagnie Wardair Canada Limited.

Le débat s'engage et

A 12 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 6, 1973

• 0941

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, we have enough to get started. I have a ruling to make, but the Clerk informs me that I should hold the ruling until I have a quorum, so I am prepared to do that. We will get right into the questioning of the witnesses in that case.

Mr. McKenzie, you are first on my list.

Mr. McKenzie: There is a point I would like to clear up with Mr. Pratte on air safety. Mr. Pratte stated last week that they rely on employees through the collective labour agreements in regard to air safety. I just do not agree with that. I do not think that is how you judge air safety. I think the collective labour agreement is used more in line with safety glasses or hard hats and this sort of thing in a plant. The information I have obtained in the meantime—I believe the proper way for judging whether all the standards are being kept up is through the 862 Maintenance Quality Manual, Chapter 3, page 1, dated July 29, 1971. It is item .10 that I am referring to:

> MOT determines and regulates technical aspects associated with airline operations.

And this is what I am trying to determine, whether MOT is doing this.

> The maintenance and overhaul of the aircraft must meet the safety procedural and workmanship standards specified by the MOT.

I have asked for these audits to be produced and if they are too bulky to be produced, I feel that an independent aviation expert should review them. I brought this up last May and there was some reluctance on MOT's part to get involved in the manuels as to whether they are up to date and I received no report back from my request at that time as to whether they were up to date, and I would like to find out if all these audits are being done.

The reason I am asking for these audits, Mr. Pratte, is that I have had a number of M.P.s and citizens contact me since last week over air incidents and I would just like to read a few of them into the record.

There were two M.P.s on a Toronto to Ottawa flight Saturday, December 1, and they were due to leave Toronto at 6.50. After they left and were in the air there were vibrations in the cockpit and they had to return to the ground for one hour of repairs.

The same member plus another member were going west on November 30 on flight 449, a DC-8L, and while they were in flight the fuel was spewing out of the right wing and they were quite concerned about this. I do not know whether this is a common occurrence or not, but they were certainly concerned.

Then I had another citizen call me earlier this week. He was on flight 867 out of London on November 20 and in flight, after they had been up a few minutes, the landing gear would not retract. The pilot had to jettison 50,000 pounds of fuel before he could land. I do not know whether that is a common occurrence or not, but he was concerned and he phoned me about this.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 6 décembre 1973

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, nous sommes assez nombreux pour commencer. J'ai une décision à prendre au sujet du Règlement, mais le greffier m'informe que je dois avoir quorum et je suis donc prêt à attendre. Nous commencerons donc immédiatement à interroger les témoins en cause.

M. McKenzie vous êtes le premier en tête de liste.

M. McKenzie: J'aimerais que M. Pratte éclaire un point relatif à la sécurité. M. Pratte a déclaré la semaine dernière que nous pouvions nous fier aux conventions collectives pour assurer la sécurité de la part des employés. Je ne suis pas d'accord. D'après moi, ce n'est pas ainsi qu'on évalue la sécurité. La sécurité des conventions collectives syndicales s'arrête plutôt aux verres protecteurs et aux casques durs qui doivent être portés à l'usine. D'après les renseignements que j'ai obtenus, j'estime que le moyen approprié de s'assurer des normes est de se référer au manuel d'entretien 862, que je cite à la première page du chapitre 3, édition du 29 juillet 1971, au poste 10:

> Le MT détermine et réglemente l'aspect technique des opérations aériennes.

Et c'est ce que je cherche à déterminer, soit que MT le fait.

> L'entretien et la remise en état des aéronefs doit répondre aux mesures et normes de sécurité et d'atelier spécifiées par le MT.

J'ai demandé d'avoir ces vérifications, et si le manuel est trop volumineux, je prétends qu'un expert indépendant de l'aviation doit les revoir. Je l'ai mentionné en mai dernier, et le MT n'a pas voulu confirmer s'il était à jour et je veux savoir si ces vérifications sont faites.

Des députés et citoyens m'ont fait part la semaine dernière de certains incidents survenus dans les airs et j'aimerais vous en citer quelques-uns et les faire consigner.

Deux députés qui se rendaient de Toronto à Ottawa samedi, le 1er décembre, et qui devaient quitter Toronto à 6 h 50, m'ont informé que des vibrations anormales dans la cabine de commande les avaient obligés à atterrir et que les réparations avaient duré une heure.

Un de ces députés, accompagné d'un autre député, se rendait dans l'Ouest le 30 novembre, à bord du vol 449, dans un DC-8L et, pendant l'envolée, le carburant jaillissait de l'aile droite, causant une certaine angoisse. Je ne sais si cet incident se répète, mais eux en ont été assez affectés.

Une autre personne m'a téléphoné cette semaine pour me dire qu'étant en route de London à bord du vol 867 le 20 novembre, on avait constaté après quelques minutes que les roues d'atterrissage n'étaient pas retractées. Le pilote a dû délester l'avion de 50,000 livres de carburant avant de pouvoir atterrir. Je ne sais si cela est une circonstance fréquente, mais celui qui en a été la victime en a éprouvé de l'inquiétude et m'a téléphoné à ce sujet.

[*Text*]

I just received another call from a personal friend of mine. I am not sure of the date, but one Sunday evening in the latter part of September, he took off from the Winnipeg Airport in an L-1011 and they had to make an emergency landing. They were notified the main turbine engine had heated up and they were on the ground for two and a half hours waiting for repairs.

I have received a letter from a lady in Vancouver—I can give you a copy of this letter—and she states:

• 0945

> I have just read the *Province* wherein Yves Pratte denies charges levelled at him by you regarding unsafe maintenance of Air Canada's planes.
>
> I am in total agreement with you for the following reasons. On November 23, 1973 I boarded Air Canada's flight 280 to attend an archaeological symposium at the University of Calgary. Within 20 minutes of take-off I experienced that sense of continuous ear-popping—this is for want of a proper medical term. The aircraft became instantly chilled and to my horror the oxygen cabinets opened and we were instructed to use the orange masks.
>
> You can well imagine the anxiety, especially among the more aged passengers. In addition, not all the masks produced oxygen. The man sitting next to me tried in vain to operate his but without success.
>
> If Air Canada's flights are so well supervised during maintenance repair why was this overlooked? Are Air Canada's maintenance wages so poor that the employees apathetically shirk off such responsibilities?
>
> Furthermore, who does Air Canada account to for jeopardizing the lives of its passengers? Surely the Department of Transport has need to investigate and upgrade safety regulations as they obviously do with the railways.

This is what I have been trying to find out: if MOT is doing these audits and all your manuals are up to date.

> I am not a novice passenger on Canada's airlines, either domestic or overseas, nor do I overreact to minor problems. However, when I read that Air Canada argues that their craft are airworthy it does give rise for concern.

You get a little bouquet here, it is not all beefs.

> In closing may I commend the four stewardesses whose efficiency and concern prevented a state of panic among very frightened passengers.

When I have employees and personal friends, citizens and MP's telling me about these things I feel it is my duty to bring it to your attention. I have been asking for some evidence that these audits are done and the manuals are kept up to date but I am not getting any place at all. You tell me they are too bulky to be produced. I would suggest, Mr. Chairman and Mr. Pratte, that an independent aviation expert examine these audits to see that they are being done. I would like some advice, Mr. Chairman or Mr. Pratte, on how we can go about this.

[*Interpretation*]

Je viens de recevoir un autre appel d'un ami personnel. Je ne sais à quel moment, mais un dimanche au soir de la fin de septembre, il a quitté l'aérogare de Winnipeg à bord d'un L-1011, qui a dû atterrir d'urgence. On a averti les passagers que le turbo moteur était surchauffé et qu'il faudrait deux heures et demie pour les réparations.

J'ai reçu d'une dame de Vancouver une lettre—je puis vous en donner un exemplaire—rédigée en ces termes:

> Je viens de lire la *Province* qui m'annonce que Yves Pratte nie les accusations portées contre lui par vous au sujet de l'entretien négligé des aéronefs d'Air Canada.
>
> Je suis parfaitement d'accord avec vous pour la raison suivante: le 23 novembre 1973, j'étais à bord du vol 280 d'Air Canada me rendant à un symposium d'archéologues à l'Université de Calgary. Nous avions quitté le sol depuis vingt minutes à peine lorsque j'ai senti un bourdonnement dans les oreilles—je l'explique ainsi faute de termes médicaux—l'atmosphère est devenue glacée dans l'avion et, à ma grande horreur, les masques sont apparus et on nous a commandé de les mettre.
>
> Vous pouvez facilement imaginer l'engoisse des personnes âgées surtout. De plus, tous les masques ne fonctionnaient pas; l'homme qui était à mes côtés a essayé en vain de faire fonctionner le sien.
>
> S'il est vrai que l'entretien est surveillé de si près à Air Canada, comment se fait-il que ceci échappe à l'attention? Est-ce que les salaires payés par Air Canada pour l'entretien sont si médiocres que les employés manifestent tant d'apathie à l'égard de leurs responsabilités?
>
> A qui Air Canada doit-il rendre compte s'il lui arrive de risquer la vie de ses passagers? Assûrément, le ministère des Transports doit enquêter et mettre à jour les règlements de la sécurité comme cela se fait évidemment pour les chemins de fer.

Et c'est cela que je cherche à savoir, si le MT vérifie afin de s'assurer que vos manuels sont à jour.

> Je ne suis pas une nouvelle venue sur les lignes aériennes nationales ou internationales et je ne me trouble pas pour des pécadilles. Toutefois, lorsque j'ai lu que Air Canada soutient que ses aéronefs sont de toute sécurité, cela m'inspire vraiment de l'inquiétude.

Et voici des fleurs, car tout n'y est pas grief.

> Permettez-moi de conclure en félicitant les quatre hôtesses de l'air qui, grâce à leur compétence et à leur sympathie, ont empêché la panique parmi des passagers saisis de frayeur.

J'estime, vu que des employés et des amis personnels, des citoyens et des députés m'ont signalé ces incidents, que je dois les porter à votre attention. Je demande vainement la preuve que des vérifications sont faites et que les manuels sont à jour. Vous me dites que le document est trop volumineux pour le présenter. J'insiste, monsieur le président et monsieur Pratte, pour qu'un expert indépendant de l'aviation examine ces vérifications et s'assure qu'elles sont faites. J'aimerais, monsieur le président ou monsieur Pratte, un conseil sur la façon dont je devrais m'y prendre pour obtenir satisfaction.

[*Texte*]

I have one other matter. Last week Mr. Campbell was brought up about tire problems, and then there was a news report out of Winnipeg about a DC-9 flight to Montreal running into trouble when two tires blew up on the take-off. I will give you all those documents.

The Chairman: Mr. Pratte, would you care to comment?

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada): Frankly, Mr. McKenzie, I do not really know what the question is but I would like to comment briefly as follows. I do not think I ever said that the airworthiness of the airplanes was left entirely in the hands of the employees. What I did was refer the Committee to paragraph (j) on page 24 of the IAM Agreement which provides that the employees have the right to grieve whenever they have some concern about the safety of equipment. Certainly this is not to say that the employees or direct employees are the only ones who have any responsibility in the matter. It is the total responsibility of the corporation and it is the responsibility of the particular branch of the Ministry of Transport to ensure that all the carriers fulfil the requirements of their own regulations.

Mr. McKenzie: You said you did not understand my question. I have asked the Chair and Mr. Pratte how we could go about having an independent aviation expert examine the MOT procedures and the Air Canada procedures to see if they are living up to all the rules and regulations set up by MOT. You say you cannot produce the documents, they are too bulky. I have had no report back as to whether the manuals are up-to-date or not. Nobody has reported back to me on that after Mr. Marchand asked last week that it be done. So all we have are assurances from you people, statements that everything is all right. I do not think that is acceptable at all.

Mr. Pratte: No, no, I think it was mentioned last week that the relevant branch of the Ministry of Transport is in constant contact with our maintenance people and as far as I read the relevent legislation, it is up to them to ensure that their regulations are followed. I have been told by Mr. McLeish that he is satisfied that their own regulations were being followed. There is nothing else I can say because, to be very honest and frank, we do not know how to go about doing anything else.

Mr. McKenzie: Are you prepared to produce all the audits?

• 0950

Mr. Pratte: No, because the audits about which you are concerned are internal documents. They are not necessarily required by the Department of Transport regulations, as I understand it, and if the Department of Transport wants to make any kind of an investigation they feel is justified, they are welcome, they do not even have to have our consent.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, would I have to present a motion requesting that an independent aviation expert review these audits to see if they are all up to standard?

The Chairman: You are directing that question to me, Mr. McKenzie, are you?

[*Interprétation*]

J'ai un autre point à soulever. La semaine dernière, M. Campbell a signalé des défauts des pneus, et un article d'un journal de Winnipeg a mentionné qu'un vol de DC-9, de Montréal, avait eu des difficultés quand deux pneux ont éclaté au moment du décollage. Je vais vous passer tous ces documents.

Le président: Monsieur Pratte, avez-vous un commentaire à faire?

M. Yves Pratte, c.r. (président du conseil d'administration et directeur général de la société Air Canada): Franchement, monsieur McKenzie, je ne sais pas trop ce qu'est la question, mais j'aimerais dire brièvement que je ne crois jamais avoir prétendu que toute la sécurité dans les airs dépendait des employés. J'ai référé le Comité à l'alinéa (j) de la page 24 du IAM. L'accord prévoit que les employés peuvent soumettre des griefs lorsqu'ils sont incertains au sujet de la sécurité dépendant du matériel. Cela ne veut pas dire que le personnel ou les employés directement chargés de la sécurité sont les seuls responsables en la matière. C'est la responsabilité de la société en général, et en particulier de la direction compétente du ministère des Transports, de s'assurer que tous les transporteurs respectent les normes et les règlements.

M. McKenzie: Vous avez dit que vous n'aviez pas compris ma question. J'ai demandé au président et à M. Pratte quelles dispositions prendre en vue d'obtenir qu'un expert indépendant de l'aviation examine les méthodes du MT et de Air Canada en vue de s'assurer que les règlements établis par le MT sont respectés. Vous dites que vous ne pouvez produire les documents parce qu'ils sont trop volumineux. On ne m'a jamais répondu si les manuels étaient à jour ou non. Personne ne m'a répondu à ce sujet alors que M. Marchand a demandé la semaine dernière que cela se fasse. Vous nous dites que tout va bien; ça ne suffit pas.

M. Pratte: Non, non, il me semble qu'il a été mentionné la semaine dernière que la direction responsable du Ministère des Transports est en constant contact avec le service d'entretien, et selon ma façon de comprendre la législation pertinente, il appartient à cette direction de s'assurer que les règlements sont appliqués. M. McLeish me dit qu'il est convaincu que ses propres règlements sont suivis. Je ne puis rien dire d'autre, car nous ne voyons pas ce que nous pourrions faire de plus.

M. McKenzie: Êtes-vous prêt à produire les vérifications?

M. Pratte: Non, parce qu les vérifications sont des archives internes. Elles ne correspondent pas nécessairement aux exigences des règlements établis par le ministère des Transports tels que je les comprends, et, si le Ministère des Transports veut faire enquête, il n'a même pas besoin de notre consentement.

M. McKenzie: Monsieur le président, j'aimerais proposer une motion demandant qu'un expert indépendant de l'aviation examine ces vérifications afin de s'assurer que tout est selon les normes?

Le président: C'est à moi que vous adressez cette question, monsieur McKenzie?

[*Text*]

Mr. McKenzie: Yes.

The Chairman: You can present a motion—I do not want to put words in your mouth or advise you how—that this Committee advise the House or advise the Minister. That is about the power of this Committee. We can only advise the House, advise the Minister or recommend to the Minister. We can also, I suppose, advise or recommend to Air Canada, but that is all we can do. We cannot order or command Air Canada or any other Crown corporation to do anything.

Mr. McKenzie: I can recommend through a motion then, can I?

The Chairman: You can move that this Committee recommends that Air Canada do such and such and Air Canada can receive your recommendation and do what they want with it, really.

Mr. McKenzie: Would you bring this to the Minister's attention?

The Chairman: I would, yes. If you move the motion and the motion is passed by this Committee, definitely it would be reported in the House.

Mr. McKenzie: I see. All right, I will present such a motion Mr. Chairman. I give notice of that motion.

The Chairman: I appreciate that, Mr. McKenzie. Mr. MacKay is the next person on my list.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, on a brief point of order to start, you will recall, Mr. Pratte, we were asking you for certain types of information. Mr. Lundrigan, I believe, was one of the members who was asking you for a bit of information concerning the use of computers and certain equipment that you provided to certain travel agencies. At that time you declined to give him information on it, no doubt for good reasons, and I later on asked you, as reported on page 22:120; Mr. Chairman, about computers, mentioning that I thought the CBC, for one Crown corporation, and Bell Canada for another, did their own ticketing, and I suggested, Mr. Chairman, to Mr. Pratte that there were computers provided. I was reading the minutes of the testimony and I am a little confused about Mr. Pratte's answer. On a point of clarification, Mr. Pratte, I will read you your answer:

> I am sure we do not provide computers. We may provide them but I do not know whether we provide them.

Mr. Pratte: That is not a very clear answer.

Mr. MacKay: It is not too clear. There are three answers in one. I appreciate that you cannot give us some of the information we want, but I would like to have some answers that I could decipher.

Mr. Pratte: Yes. I quite appreciate your dissatisfaction and I am sorry, Mr. MacKay. I think Mr. Baldwin has the information and will give you, I am sure, a better answer than the one I gave you the other day.

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Oui.

Le président: Vous pouvez proposer une motion—je ne veux pas vous mettre les paroles dans la bouche ni vous dire comment le faire—indiquant que le Comité avise la Chambre ou le ministre. C'est tout le pouvoir dont dispose le Comité. Nous ne pouvons que conseiller à la Chambre ou au ministre ou recommander au ministre. Nous pouvons aussi, je suppose, conseiller ou recommander à Air Canada, mais c'est tout ce que nous pouvons faire. Nous ne pouvons ordonner ou commander à Air Canada, non plus qu'à toute autre société de la Couronne, sa façon d'agir.

M. McKenzie: Je puis recommander au moyen d'une motion, alors?

Le président: Vous pouvez proposer que le Comité recommande que Air Canada fasse telle ou telle chose, et la société recevra peut-être votre recommandation et pourra en disposer comme elle l'entendra.

M. McKenzie: Est-ce que vous porterez la chose à l'attention du ministre?

Le président: Oui, certainement. Si vous soumettez la motion et que la motion est adoptée par le Comité, elle fera l'objet d'un rapport à la Chambre.

M. McKenzie: Très bien. Je vais proposer la motion, monsieur le président. Je donne avis de la motion.

Le président: Je l'apprécie, monsieur McKenzie. M. MacKay est le prochain sur la liste.

M. MacKay: Monsieur le président, brièvement, au sujet du règlement. Vous vous rappelez, monsieur Pratte, que nous vous avons demandé certains renseignements. M. Lundrigan, je pense, vous a posé les questions concernant l'utilisation d'ordinateurs et d'autres équipements que vous mettez à la disposition d'agents de voyage. Vous avez refusé ces renseignements alors, sans doute pour de bonnes raisons, et je vous ai demandé plus tard, comme en fait foi le texte à la page 22:120, monsieur le président, des informations au sujet des ordinateurs, mentionnant que je croyais que Radio-Canada, soit une société de la Couronne, et Bell Canada qui en est une autre, émettaient leurs propres billets et j'ai prétendu, monsieur le président, m'adressant à M. Pratte, que des ordinateurs étaient fournis. Je lisais les derniers procès-verbaux et témoignages et je n'ai pas très bien saisi la réponse de M. Pratte. En vue d'élucider ce point, monsieur Pratte, je vais lire votre réponse:

> Je suis certain que nous ne fournissons pas d'ordinateurs. Peut-être les fournissons-nous, mais je ne sais pas si nous les fournissons.

M. Pratte: Ce n'est pas une réponse des plus claires.

M. MacKay: Ce n'est pas très clair. Il y a trois réponses en une seule. Je comprends que vous ne puissiez pas nous donner tous les renseignements que nous désirons obtenir, mais j'aimerais avoir des réponses que l'on puisse déchiffrer.

M. Pratte: Oui. je comprends que vous n'en soyiez pas satisfait et je m'en excuse, monsieur MacKay. Je pense que M. Baldwin a ces renseignements et peut vous les transmettre, et je suis persuadé qu'il vous donnera une meilleure réponse que celle que je vous ai faite l'autre jour.

[*Texte*]

Mr. MacKay: My questions are not always up to scratch either, Mr. Pratte.

• 0955

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): Mr. MacKay, there are two categories of arrangements that were involved in Mr. Lundrigan's question. In the first category would be the large company that does a substantial business with Air Canada, sufficient that we make an arrangement to provide them with Air Canada ticket stock. They then make out their own tickets and we take accounting and they are billed monthly, or whatever it may be.

We have roughly five hundred and fifty-odd large Canadian companies that have this sort of standing arrangement with us. This simplifies our life and the company's in terms of the commercial relationship and the ticketing arrangement. They still have to make reservations but they take care of their own ticketing and we bill them monthly.

Mr. MacKay: Excuse me, Mr. Baldwin. I do not wish to interrupt you but do you provide the use of computers?

Mr. Baldwin: Not in this particular category.

Mr. MacKay: I see.

Mr. Baldwin: Then there is an experimental pilot project with a limited number of travel agents. As was brought out in a previous session, Air Canada, like any other airline, particularly international airlines, is heavily dependent on the travel-agent business. Probably 65 per cent of our transatlantic business comes out of travel agencies. We are trying out an experimental pilot project by placing with certain travel agents what we call CRT sets. These are the closed circuit television sets that are tied into the RES 2 computer and are used to make a reservation on the Air Canada network. We hoped to ascertain whether this was a good business relationship in providing the travel agents with better service and providing us with better links with them. It is not unique to Air Canada. Many other major airlines have either trial programs or continuing permanent programs of this sort.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Baldwin. Perhaps I will have a chance to come back later on but before I use up all my time, I would like to ask Mr. Pratte some questions.

Sir, since you were here last, we have had a number of interesting developments, to say the least. You mentioned there might be a possibility of fare increases. But since then we have had the announcement by the Minister of Transport, which according to newspaper reports caught you people by surprise too, about the imposition of a tax on travellers including a proposed charge to help defray some of the expenses for security.

There seems to be conflicting reports in the newspapers that this thirty-odd cents is sufficient to defray these charges. We hear, again through the press, that Mr. Morrison, the President of the Air Transport Association of Canada, is less than happy about it. Sir, how much advance notice have you had about this course of action? What effect is this going to have on your employees who will have to bear the brunt of the public's dissatisfaction? How will it affect your accounting and administrative procedures, and so on?

[*Interprétation*]

M. MacKay: Ma question n'est pas toujours des plus précises non plus, monsieur Pratte.

M. J. R. Baldwin (président de la Société Air Canada): Monsieur MacKay, les arrangements sont de deux catégories, relativement à la question de M. Lundrigan. La première est celle des grandes sociétés qui font des affaires importantes avec Air Canada, de façon qu'un arrangement s'impose, et Air Canada leur accorde une réserve de billets. Ces entreprises émettent leurs propres billets et font leur comptabilité et sont facturées chaque mois ou suivant les conditions de l'entente.

Nous faisons affaire avec environ 550 grandes compagnies canadiennes, suivant ces conditions. Ceci simplifie notre tâche et celle de la compagnie. Elles doivent quand même faire les réservations, mais elles s'occupent de l'émission de leurs propres billets et nous leur envoyons une facture chaque mois.

M. MacKay: Excusez-moi, monsieur Baldwin. Je n'aime pas vous interrompre, mais est-ce que vous donnez le service d'ordinateur?

M. Baldwin: Pas à cette catégorie.

M. MacKay: Je vois.

M. Baldwin: Il y a aussi un projet pilote expérimental comprenant un petit nombre d'agents de voyage. Comme il en a déjà été question au cours d'une autre séance, Air Canada, comme toute autre ligne aérienne, et en particulier les lignes internationales, dépend pour une bonne part de l'agent de voyage. Près de 65 p. 100 de nos affaires transatlantiques sont négociées par des agents de voyage. Nous mettons à l'essai un projet pilote en confiant à certains agents de voyage des récepteurs C.R.T. Ce sont des circuits fermés de télévision rattachés à l'ordinateur RES 2, qui servent aux réservations pour le réseau d'Air Canada. Nous voulons vérifier si le système fournit un meilleur service aux agents et à nous de meilleures communications avec eux. Ceci n'est pas particulier à Air Canada. Plusieurs grands transporteurs ont institué des programmes d'essai ou permanents de cette nature.

M. MacKay: Merci, monsieur Baldwin. J'aurai peut-être l'occasion d'y revenir mais, avant que mon temps soit complètement écoulé, j'aimerais poser certaines questions à M. Pratte.

Monsieur, depuis votre dernière présence ici, certains événements pour le moins intéressants sont survenus. Vous avez mentionné la possibilité de la hausse des tarifs. Mais, depuis, le ministre des Transports a annoncé ce qui, d'après les journaux, vous aurait surpris, la taxe imposée aux voyageurs, y compris une taxe qui devra contribuer à couvrir les dépenses de sécurité.

Les rapports semblent se contredire, certains journaux prétendant que 30c. suffirait pour couvrir ces frais. La presse nous informe également que M. Morrison, président de l'Association du transport aérien du Canada, en est moins qu'heureux. Monsieur, quel préavis avez-vous eu de cette action? De quelle façon cela affectera-t-il votre personnel, qui devra subir l'ire du public? Quel en sera l'effet sur votre comptabilité et vos méthodes d'administration, et ainsi de suite?

[*Text*]

Mr. Pratte: Well, first of all I have to agree with what Mr. Morrison said. There was not enough consultation with the airlines about this. I learned of it from the newspaper when I was coming back from Vancouver on Monday.

Mr. MacKay: You read it in the press, too.

Mr. Pratte: It was made public on Monday but I understand that some of my people heard about it on Friday afternoon. I have to agree with what Mr. Morrison said; I wish there had been more consultation.

We do not know much more about the details of this tax or charge than what has been said in the newspaper and what the Minister's statement said. We do not know the details of it yet. The 30-cent charge for security appears to be designed to reimburse the government for whatever security measures they have taken. What is this going to do to us? Those are just rough estimates but we have figured out that it will add to our cost for 1974 in excess of $25 million.

Mr. MacKay: What type of costs do you mean, sir?

• 1000

Mr. Pratte: That is equivalent to something like a 3 or 4 per cent fare increase.

Mr. MacKay: Equivalent to 3 or 4 per cent.

Mr. Pratte: Those are rough figures because we do not know exactly how this tax is going to be calculated.

Mr. MacKay: Well, Mr. Pratte, I do not know how you feel about the situation, and I do not want to be unfair to you or express feelings that I have no business expressing, but I am indignant on your behalf, that you, as President of our national airline, had to learn from very indirect sources of this type of major decision that is going to affect you and so many of your employees.

Is this the type of thing that you are reported as expressing dissatisfaction about in the past? Are you satisfied that there is sufficient communication between yourself and the Ministry of Transport not only out of ordinary business courtesy but so your airline and your top management can prepare most efficiently and most directly for this sort of thing? Are you happy with this situation?

Mr. Pratte: In that particular case I thought there should have been more consultation not only with Air Canada but with industry generally. You know, all carriers relatively speaking are going to be hit to the same extent as we are, except that in our case since we have a greater proportion of short-haul passengers than others this is probably going to hurt us more than it would a long-haul carrier due to the fact that the tax is on a per-passenger basis.

Mr. MacKay: How is this going to affect—not only Canadian carriers—the foreign operators that are using our airports?

Mr. Pratte: They have the same problem.

Mr. MacKay: They have the same problem.

Mr. Baldwin: There is the added complication that if this is to be recovered, Mr. MacKay, through a fare increase, a domestic-fare increase is one thing: we apply to the CTC but we do not know whether the CTC would accept this as a valid excuse for a fare increase or not. On the international routes, however, there has to be the agreement of the foreign government as well and we do not know what the reaction of the foreign governments would be in this case.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Premièrement, je trouve que M. Morrison a raison. Il n'y a pas eu assez de consultations avec les directeurs des lignes aériennes. Je l'ai appris par les journaux à mon retour de Vancouver, lundi.

M. MacKay: Vous l'avez aussi appris par les journaux.

M. Pratte: Cela a été annoncé lundi, mais je crois comprendre que certains membres de mon personnel l'avaient appris vendredi après-midi. Je dois admettre ce qu'a dit M. Morrison; j'aurais aimé plus de consultations.

Nous n'avons pas plus de précisions au sujet de la taxe que ce qui a été annoncé dans les journaux et la déclaration du ministre. Nous n'en connaissons pas encore les détails. La taxe de 30c., destinée aux mesures de sécurité, semble devoir rembourser le gouvernement pour les frais qu'il a engagés dans ce domaine. Quel en sera l'effet pour nous? Nous avons calculé, en gros, que ceci augmentera nos dépenses de 1974 de plus de 25 millions de dollars.

M. MacKay: Quel type de dépenses?

M. Pratte: Ceci revient à une augmentation de tarif d'environ 3 à 4 p. 100.

M. MacKay: Environ 3 ou 4 p. 100?

M. Pratte: Il s'agit là d'un calcul rapide, car nous ne savons pas exactement comment cette taxe sera calculée.

M. MacKay: Je ne sais pas ce que vous pensez de cette situation, monsieur Pratte, et je ne voudrais pas vous prêter des intention ou des sentiments que vous n'avez pas mais, en votre nom, je me permets d'exprimer mon indignation devant le fait que vous, président de notre société aérienne nationale, n'avez eu connaissance de cette décision très importante, qui vous affectera directement, ainsi que beaucoup de vos employés, que de manière très indirecte.

Est-ce à ce genre de pratique que vous songiez lorsque vous avez signalé que vous étiez mécontent des pratiques passées? Pensez-vous que vos rapports avec le ministre des Transports sont suffisants, non seulement sur le plan des affaires mais également pour que vous-même, et la direction de votre entreprise, soyez en lieu de vous préparer de manière plus efficace et plus directe lorsqu'une mesure de ce genre est prise? La situation vous satisfait-elle?

M. Pratte: Dans ce cas particulier, je pense qu'il aurait dû y avoir plus de consultations, non seulement avec Air Canada mais avec les autres représentants de cette industrie. Comme vous le savez, tous les transporteurs seront touchés, d'une manière ou d'une autre, mais, dans notre cas, puisque nous assurons plus de transport sur courte distance, ceci nous affectera certainement plus que les autres puisqu'il s'agit d'une taxe individuelle.

M. MacKay: Comment ceci affectera-t-il également les transporteurs étrangers qui utilisent nos aéroports?

M. Pratte: Ils auront le même problème.

M. MacKay: Pouvez-vous préciser?

M. Baldwin: Il faut ajouter, monsieur McKay, que si cette somme devait être perçue par le moyen d'une augmentation des tarifs, dans notre pays, il nous suffirait de faire une demande à la CCT, sans savoir si elle accepterait nos arguments. En ce qui concerne les routes internationales, cependant, nous devrons également obtenir l'accord des gouvernements étrangers et nous ne pouvons absolument pas prévoir leur réaction actuellement.

[*Texte*]

Mr. MacKay: Mr. Baldwin, as I understood it, you were planning for a fare increase anyway. At least this was one of the contingency plans as a result of increased cost of fuel and other inflationary aspects of business generally. I think it was fair to say that you anticipated a fare increase. Now, this is altogether over and above this anticipated fare increase that you were thinking about.

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. MacKay: So I suppose not only will you have the fare increase that you were proposing to have but the administrative details and complications involved in this will result in a larger fare increase than you otherwise had planned.

Mr. Baldwin: Well, we will have to recover, if we move in this direction, not only the amount to be paid to the government but there will be added administrative costs within the airline in terms of procedures and staff work.

Mr. MacKay: I suppose that immediately, Mr. Pratte or Mr. Baldwin, you will have to consult with your employees that are most directly affected and they will have certain other duties that they do not have now and probably you will have to consider giving them a little bit of risk pay for the first month or so for the rash of complaints you are going to get?

Mr. Pratte: It all depends, Mr. MacKay, on the details of the tax which we do not know.

Mr. MacKay: When do you expect that you will be informed of this, sir?

Mr. Pratte: Frankly, I do not know.

Mr. MacKay: You have no idea at this point when you are going to be told the necessary details.

Mr. Pratte: There has been a preliminary meeting but there will have to be further meetings. We just do not know but I suppose it could be a head tax that would force each passenger to pay the $2.80 at the airport itself. That is one way of doing it which certainly would involve the employees to a great extent or this charge could be included in the passenger ticket. That is another way of doing it. Then in that particular case, the employees would not have the same role to play at the firing-line level.

Mr. MacKay: And who is going to be charged with the responsibility of working out the intercompany details with your confreres, like BOAC and Air France? Is that going to be dumped on you, or is this going to be done through some other agency?

• 1005

Mr. Pratte: We have to talk to them. Their problem will be that the international fares, as you know, are a result of an IATA agreement ratified by governments. If they have to pay the tax, then it is an unknown cost. The question is whether IATA will grant a further fare increase as the result of the tax, or whether the companies will just absorb it.

Mr. MacKay: I see the Chairman is getting restless. Let me ask one more question. Perhaps it is a rhetorical question.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Si je comprends bien, monsieur Baldwin, vous aviez de toute façon prévu une augmentation des tarifs. Ceci figurait tout au moins dans vos projets d'urgence, destinés à tenir compte de l'augmentation des prix du pétrole et de l'inflation actuelle. Ce qui est maintenant prévu me semble dépasser l'augmentation des tarifs que vous aviez envisagée.

M. Baldwin: C'est juste.

M. MacKay: Je suppose donc que vous devrez non seulement appliquer l'augmentation des tarifs que vous aviez envisagée mais la majorer suffisamment pour tenir compte des coûts administratifs qu'entraînera ce système.

M. Baldwin: Il est évident que si nous agissons de cette manière, nous devrons récupérer non seulement les sommes devant être payées au gouvernement mais également les frais administratifs que nous devons supporter, du fait des besoins en personnel que ceci entraînera.

M. MacKay: Je suppose que dans l'immédiat vous devrez consulter ceux de vos employés qui sont le plus directement touchés, c'est-à-dire ceux qui auront des fonctions accrues; vos serez peut-être même obligés d'examiner la possibilité de leur accorder une prime de risque pendant les premiers mois, du fait de la foule de réclamations dont ils devront s'occuper.

M. Pratte: Tout dépend du système d'application de cette taxe, que nous ne connaissons pas encore.

M. MacKay: Quand pensez-vous connaître les détails à ce sujet?

M. Pratte: Sincèrement, je ne le sais pas.

M. MacKay: Vous n'avez donc pour l'instant aucune idée de la date à laquelle les détails nécessaires vous seront transmis?

M. Pratte: Nous avons déjà eu une réunion préliminaire à ce sujet, mais il en faudra d'autres. Nous ne savons pas précisément comment ceci se passera, mais je suppose qu'il s'agira d'une taxe individuelle, obligeant chaque passager à payer $2.80 à l'aéroport même. Ce système accroîtrait évidemment le travail de nos employés. Par contre, cette taxe pourrait être incluse dans le prix du billet. Dans ce cas, les employés n'auraient pas le même rôle à jouer aux aéroports mêmes.

M. MacKay: Et qui aura la responsabilité de définir les détails de ce système avec vos confrères, tels que BOAC et Air France? En serez-vous chargé ou cela relèvera-t-il d'un autre organisme?

M. Pratte: Nous devrons discuter avec ces entreprises. Leur problème sera que les tarifs internationaux comme vous le savez, sont définis dans le cadre d'un accord de l'IATA, ratifié par les gouvernements. Si ces entreprises doivent payer cette taxe, il s'agirait pour elles de coûts inconnus. La question est alors de savoir si l'IATA accordera une nouvelle augmentation des tarifs, du fait de cette taxe, ou si les sociétés devront tout simplement l'absorber.

M. MacKay: Je constate que le président, s'impatiente. Laissez-moi poser une dernière question. Ce n'est peut-être même qu'une question rhétorique.

[*Text*]

You are quoted in a national newspaper as stating that, as you have mentioned before, you had no formal communication with the Ministry on the matter. You are on record as describing the tax as an extremely cumbersome method of collecting additional revenues and one that will be difficult to build into the fare structure on an equitable basis.

Is that an accurate statement?

Mr. Pratte: I never said anything about taxes. The first comments I have made about the tax publicly are those that I have made here at this committee this morning.

Mr. MacKay: I see. But obviously, this must have been put out, unless this newspaper is . . .

Mr. Pratte: I will find out, Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Okay. That is all right.

Mr. Pratte: It is certainly not me.

Mr. MacKay: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, we now have a quorum. Perhaps in all fairness to the committee I should give my ruling on a motion moved by Mr. MacKay on November 29. It reads:

> That the Standing Committee on Transport and Communications be provided by management of Air Canada with the following information respecting the officers listed on page 2 of the 1972 Annual Report of Air Canada: their tenure of office; their salaries; their specific duties, over and above that designated on page 2 of said report; when each was appointed, and by whom or what means.

At that time I reserved my decision as to the acceptability of the proposed motion. It is a well known fact that under Standing Order 65 (8), the committee is empowered to send for persons, papers and records.

However, on Thursday last I did refer to May's 18th Edition, and I read from page 632:

> . . . Nor can a committee require an officer of a public department to produce any paper which according to the rules and the practice of the House is not much for the House itself to order to be laid before it.

I went on to read from page 250 of that authority. I will not repeat it all, but I did read particularly the last part of the paragraph:

> . . . There is, however, a general rule that papers should only be ordered on subjects which are of public or official character.

These very questions, Mr. MacKay, or very similar questions were asked in the House of Commons on April 4, 1973, by Mr. McKenzie. Mr. McKenzie put questions on the Order Paper, and I will read them:

> How many vice-presidents does Air Canada employ?
>
> What are the salaries and responsibilities of each?

[*Interpretation*]

Un journal natinal a rapporté que, comme vous l'avez déjà dit, vous n'aviez eu aucune communication officielle avec le ministère à ce sujet. Ce journal indique également que vous auriez affirmé qu'à votre avis la taxe était un système très peu pratique de perception de revenus supplémentaires, qu'il vous sera difficile d'intégrer dans votre structure tarifaire, sur une base équitable.

Cette déclaration est-elle exacte?

M. Pratte: Je n'ai jamais rien dit au sujet de cette taxe. Les premières remarques publiques que j'ai faites à ce sujet sont celles que j'ai faites ici ce matin.

M. MacKay: Très bien. Cependant, cette remarque vient de quelque part, sinon ce journal . . .

M. Pratte: Je ferai une enquête, monsieur MacKay.

M. MacKay: Très bien. Cela me satisfait.

M. Pratte: Ce n'est certainement pas mon cas.

M. MacKay: Merci.

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Le moment semble donc bien choisi pour rendre ma décision au sujet d'une motion proposée par M. MacKay le 29 novembre. La motion est la suivante:

> Que le Comité permanent des transports et des communications obtienne de la direction d'Air Canada les renseignements suivants concernant les personnes figurant à la page 2 du rapport annuel de 1972 d'Air Canada: la durée de leur mandat, leur salaire, leurs fonctions précises, outre celles mentionnées à la page 2 dudit rapport, la date de nomination de chacune d'entre elles, le responsable de cette nomination et la manière dont elle a été faite.

Le 29 novembre, j'avais réservé ma décision quant à la régularité de cette motion. Il est bien connu qu'en vertu de l'article 65 (8) du règlement, le Comité «est autorisé à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et de dossiers . . .»

Toutefois, jeudi dernier, j'avais cité un extrait de la page 632 de la 18e édition de May:

> . . . un comité ne saurait non plus exiger d'un haut fonctionnaire d'un ministère public qu'il produise un document lorsque, selon le Règlement et l'usage de la Chambre, il n'est pas dans l'habitude de la Chambre elle-même d'en ordonner le dépôt.

J'ai ensuite cité un extrait de la page 250, du même document. Je ne répéterai pas tout, je me contenterai de lire la dernière partie du paragraphe concerné:

> . . . Il existe toutefois, une règle générale selon laquelle on ne peut ordonner la production de documents que l'orsqu'ils concernent des sujets d'ordre public ou officiel.

Ces mêmes questions, monsieur MacKay, ou des questions semblables, ont été posées à la Chambre des communes le 4 avril 1973, par M. McKenzie. En effet, ce dernier avait inscrit les questions suivantes au feuilleton:

> Combien de vice-présidents emploi Air Canada?
>
> Quels sont les salaires et responsabilités de chacun d'entre eux?

[*Texte*]

The Minister of Transport under the rules of the House of Commons, listed the vice-presidents. But when it came to answer the second part of your question, Mr. McKenzie, asking about the salaries and responsibilities of each, Hansard of April 4 records the following:

> It has not been the practice to reveal the information about salaries of specific personnel.

So it appears obvious to me, and there are other rulings with regards to similar questions directed by Mr. Reilly about the CBC, that it has not been the practice and it is not usual to provide this information to the House of Commons. Therefore, I think May's 18th Edition, page 632, is upheld, and I have to rule your motion out of order.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

• 1010

The Chairman: I would like to be more favourable to the Committee, but because I have always sought in-depth information when I was a questioner and always searched for all the detail I could get. However, we have to have rules and we have to have order. Somebody has to lay down the rules and the orders and that is the ruling I have to give.

Having said that, Mr. Mackasey, did you have some questions?

Mr. Mackasey: Very few, Mr. Chairman. Mr. Pratte, this tax which no one likes to pay and that Mr. MacKay has been quite objectively probing, is it not based on a bill that was adopted by the House of Commons?

Mr. Baldwin: We understand, Mr. Mackasey, that the intent is to implement this through the airport service fees regulations. I think that is the correct name of the document, which is a document that would have to be approved by the Governor in Council.

Mr. Mackasey: To put it another way: it was discussed in the House of Commons some time ago.

Mr. Baldwin: The principle of a transportaiton tax was approved in legislation two to three years ago.

Mr. Mackasey: Yes, and you should know as well as anybody, Mr. Baldwin, how fast or slow the wheels in the public service go around, especially when you are formulating regulations or changing regulations. You have had two or three years notice that this was a possibility.

Mr. Baldwin: I think the problem that has arisen in this connection is that they are not intending to proceed, as I understand it Mr. Mackasey, under the legislation originally approved by Parliament which provided for a transportation tax and which is still on the books, but rather through a different type of charge that would be incorporated in the airport service fees regulations.

Mr. Mackasey: Because it will end up in different pocketbooks of the government. Let us put it that way.

[*Interprétation*]

En vertu du Règlement de la Chambre des communes, le ministre des Transports a donné les noms des vice-présidents. Cependant, au sujet de la deuxième partie de cette question, le Hansard du 4 avril indique la réponse suivante:

> Il n'est pas dans la pratique courante de révéler des renseignements concernant les salaires de membres précis du personnel.

Il me paraît donc évident, si je rapproche cette décision de celles qui ont été prises dans des occasions semblables, spécialement lors de questions posées par M. Reilly au sujet de Radio-Canada, qu'il n'est pas habituel de donner ce genre de renseignements à la Chambre des communes. Je pense donc que le principe énoncé à la page 632 de la 18e édition de May reste valable. Je décide donc, que votre motion n'est pas recevable.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais donner une réponse plus favorable, mais, comme je l'ai toujours fait dans le passé, j'ai tenté d'obtenir les renseignements les plus détaillés que j'ai pu sur ce sujet. Il faut bien cependant prendre une décision. Quelqu'un doit le faire, et j'ai dû m'en charger. Voilà donc ma décision.

Ceci dit, monsieur Mackasey, avez-vous des questions?

M. Mackasey: Très peu, monsieur le président. Monsieur Pratte, cette taxe, que personne n'a envie de payer et dont M. MacKay a parlé de façon très objective, n'est-elle pas créée sur la base d'un projet de loi qui fut adopté en Chambre?

M. Baldwin: A notre avis, monsieur Mackasey, cette taxe sera appliquée dans le cadre des règlements concernant les tarifs de service des aéroports. Je pense que c'est là le nom correct de ce document qui devra être approuvé par le gouverneur en conseil.

M. Mackasey: Il me semble que cette question a déjà fait l'objet d'un débat à la Chambre des communes, il y a un certain temps.

M. Baldwin: Certes, le principe d'une taxe des transports a été approuvé dans le cadre d'une loi, il y a deux ou trois ans.

M. Mackasey: En effet, et vous savez sans doute comme tout le monde, monsieur Baldwin, que la Fonction publique est un organisme très lent, à se mettre en route, spécialement lorsqu'il s'agit de formuler ou de modifier des règlements. Il n'en reste pas moins vrai que vous avez été informés de cette possibilité il y a deux ou trois ans.

M. Baldwin: Il me semble que le problème qui se pose à ce sujet, monsieur Mackasey, est qu'on n'a pas l'intention d'appliquer la taxe dans le cadre de la loi approuvée par le Parlement, qui prévoyait l'instauration d'une taxe de transport, mais plutôt en créant une taxe différente, devant être incorporée dans les règlements concernant les tarifs de services des aéroports.

M. Mackasey: De toute façon, cet argent tombera dans les caisses du gouvernement.

[*Text*]

Mr. Baldwin: It ends up in the same pocketbook.

Mr. MacKasey: Right.

Regardless of what method they use it is implementing pretty well what the act had suggested.

Mr. Baldwin: The principle—raising more airport revenue.

Mr. MacKasey: Yes, but the traveller is not particularly interested except that he has to pay $2.80 more in the end.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, is this an unusual thing? I know it is an onerous thing. Concerning travel to the Caribbean: when you leave one of the islands, are passengers expected to pay tax?

Mr. Pratte: Out of some countries there is a head tax which you have to pay as you leave the country. In some countries where that existed before it has been abolished. I do not know about the Caribbean where it exists. I think some of them have the tax.

Mr. MacKasey: I am not saying it is a uniform practice, but I am simply saying . . .

Mr. Pratte: There is no question about it. As the Minister said in his statement, the practice of levying charges to recover the cost of air transportation is already in use in over 100 countries including the United States, France, West Germany, Israel, Japan, Brazil and Italy. For example, in the United States there is a tax on air transportation levied at the rate of 8 per cent for all domestic air travel and an individual head charge of $3 per person for those passengers destined for overseas points from the U.S. There is no question about it.

Mr. Mackasey: As much as we do not like to pay it, it is a practice in over 100 countries.

Mr. Pratte: I am not suggesting that this is a unique thing. What I am saying is that in view of our continuing efforts in trying to keep the cost of air transportation down in this country—I think our record throughout the years in that respect is pretty good—and in view of the high inflation we have to face, it adds substantially to our problem. There is no way we can carry that kind of a tax out of our profit.

Mr. Mackasey: Will all carriers in Canada be faced with the same problem?

Mr. Pratte: Yes, except that it will hit the carriers with the shorter haul more dramatically. The tax is based on the number of passengers not the distance the passengers travel.

Mr. Mackasey: Well, sooner or later the travelling public we will have to pay for it.

Mr. Pratte: It will have to be added to the price of travel one way or the other.

Mr. Mackasey: Right. Your problem then will be to make it as easy as possible for us, as unobtrusive as possible or as efficient as possible to collect. We are not all going to be lined up, I hope, paying $2.80 at the gate.

[*Interpretation*]

M. Baldwin: En effet.

M. Mackasey: Très bien.

Quelle que soit la méthode employée pour appliquer cette taxe, il demeure que c'est bien ce que la loi avait prévu.

M. Baldwin: Il s'agit du même principe, à savoir, assurer que les aéroports produisent des revenus accrus.

M. Mackasey: Oui, mais cela n'intéresse pas les voyageurs, sauf dans la mesure où ils devront payer $2.80 en plus.

M. Baldwin: Certes.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, s'agit-il là d'une opération inhabituelle? Je sais que cela coûtera cher. Si je prends l'exemple des Antilles, j'aimerais savoir si les passagers devront payer cette taxe lorsqu'ils quitteront l'une de ces îles?

M. Pratte: Certains pays ont déjà instauré une taxe individuelle qu'il faut payer lors du départ. Certains autres, qui avaient adopté le système, l'ont supprimée. Je ne sais pas quelle est la situation exacte dans les Antilles. Je pense que certaines îles ont ce système.

M. Mackasey: Je ne dis pas qu'il s'agit là d'une pratique générale, mais simplement . . .

M. Pratte: Je n'en doute pas. Comme l'a affirmé le ministre, le système des taxes destinées à récupérer les coûts des transports aériens est déjà utilisé dans plus de 100 pays, dont les États-Unis, la France, l'Allemagne de l'Ouest, Israël, le Japon, le Brésil et l'Italie. Aux États-Unis, par exemple, la taxe perçue s'élève à 8 p. 100, pour tous les voyages nationaux, et à $3 par personne pour les passagers quittant les États-Unis. Cela est bien établi.

M. Mackasey: Même si nous n'avons pas envie de la payer, elle est appliquée dans plus de 100 pays.

M. Pratte: C'est cela, ce n'est pas un système nouveau. Je signalerai cependant que nos efforts continuels pour tenter de maintenir le coût des transports aériens à un niveau relativement minime, semblent avoir porté fruit ces dernières années; étant donné la situation inflationniste actuelle, cette taxe ne fera qu'accroître notre problème à cet égard. En effet, il nous est absolument impossible d'imputer cette taxe sur nos bénéfices.

M. Mackasey: Tous les transporteurs canadiens devront-ils faire face au même problème?

M. Pratte: Oui, mais ceux qui assurent des transports de courte distance seront frappés plus sévèrement que les autres. En effet, la taxe est calculée sur le nombre de passagers, et non pas sur la distance qu'ils parcourent.

M. Mackasey: Donc, les utilisateurs des transports aériens devront finalement la payer.

M. Pratte: Oui, il faudra bien l'ajouter au prix des voyages, d'une manière ou d'une autre.

M. Mackasey: Très bien. Votre problème sera alors d'appliquer cette taxe de la manière la plus efficace possible, tout en le faisant de la manière la plus acceptable possible. Je suppose que nous n'allons pas devoir tous faire la queue aux portes d'embarquement pour payer $2.80.

[*Texte*]

Mr. Pratte: We do not know how we are going to do it.

Mr. Mackasey: In other countries I suppose there is a reciprocal agreement on the method of collecting this type of tax.

• 1015

Mr. Pratte: No, I do not think there is.

Mr. Mackasey: When you travel overseas—let us take the Caribbean because all of us have been there at one time or another—you must pay this at the Air Canada wicket going out of a country, like at Freeport.

Mr. Pratte: All passengers pay the tax, as I understand it, at the gate in most of the countries, where it is a head tax.

Mr. Mackasey: Yes. Now this no doubt will add to the duties of the union or the employees who are meeting with the public, which is CALEA, I gather, if that method is used.

Mr. Pratte: We will have to have talks. Supposing that method were to be used, we will certainly have to consult with our unions to determine the proper procedure.

Mr. Mackasey: They are now in collective bargaining.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: No doubt they will take this into consideration in their demands. This would be the proper way in which you adjust accordingly for that extra work if you feel there is sufficient work there.

Mr. Pratte: It will have to be discussed with them and it certainly will be discussed if we should move in that direction.

Mr. Mackasey: Coming back to the question that Mr. McKenzie raised about the safety, which is a very important point—I think Mr. McKenzie is doing us all a favour—he talked about the regulations of the Ministry of Transport under which you and all carriers are regulated. Are there not periodical checkups by the department to make certain that you are conforming with these safety regulations?

Mr. Pratte: There are continuous checks and reports, not only from Air Canada but from all carriers. Any incident that is likely to have a safety implication has to be reported to the authorities here in Ottawa.

Mr. Baldwin: Not a week goes by, Mr. Mackasey, that several MOT personnel are in the Dorval base in connection with matters of this sort for review purposes.

Mr. Mackasey: Certainly I may have left the inference, I hope I did not, that the only method of bringing safe practices to the attention of the company lies with the unions. I am saying as a supplementary aspect that the unions and the machinists in particular have a right, I would presume, to refuse to do something which they consider in their opinion unsafe if ordered by management. They would do it under protest, as the best.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous ne savons pas comment elle sera perçue.

M. Mackasey: Je suppose que dans les autres pays où elle est appliquée, sa perception se fait au moyen d'un accord de réciprocité.

M. Pratte: Non, je ne le pense pas.

M. Mackasey: Si vous voyagez à l'étranger, et je prends l'exemple des Antilles parce que nous y sommes tous allés au moins une fois, cette taxe doit être payée au guichet d'Air Canada lorsque l'on quitte le pays, comme à Freeport.

M. Pratte: Si je comprends bien, tous les passagers paient cette taxe aux portes d'embarquement dans la plupart des pays où elle est appliquée.

M. Mackasey: C'est cela. Il est évident que ceci augmentera les fonctions des employés d'Air Canada qui traitent avec le public, lesquels sont représentés par leur propre syndicat, CALEA.

M. Pratte: Nous en discuterons avec ce dernier. Si nous utilisons cette méthode, il est évident que nous devrons déterminer une procédure acceptable par nos syndicats.

M. Mackasey: Des négociations collectives ont d'ailleurs lieu en ce moment.

M. Pratte: C'est juste.

M. Mackasey: Je ne doute pas que ceci fera partie de leurs demandes. Il semblerait en effet que ce soit là une manière appropriée de régler ce problème de travail supplémentaire.

M. Pratte: Nous en discuterons avec eux.

M. Mackasey: pour revenir à la question de M. MacKenzie, au sujet des problèmes de sécurité, qui me semblent très importants, on a mentionné les règlements du ministère des Transports, dont dépendent tous les transporteurs. Le ministère procède-t-il à des contrôles périodiques pour s'assurer que vous respectez ces règlements de sécurité?

M. Pratte: Oui, le ministère effectue des contrôles permanents, ainsi que des rapports, non seulement pour Air Canada mais pour tous les transporteurs. Tout incident pouvant concerner la sécurité doit être signalé aux autorités d'Ottawa.

M. Baldwin: Je pourrais ajouter, monsieur Mackasay, que des responsables du ministère des Transports viennent chaque semaine à Dorval pour s'occuper de ce genre de problème.

M. Mackasey: J'ai peut-être pu vous faire croire, j'espère que non, que la seule méthode de porter les problèmes de sécurité à l'attention de la société est de faire appel aux syndicats. En fait, il s'agit pour moi d'un moyen supplémentaire, puisque les syndicats, et les machinistes, en particulier, ont le droit, je suppose, de refuser de faire quelque chose qu'ils considèrent comme contraire à la sécurité. Je suppose qu'ils feraient une protestation , au moins.

[*Text*]

Mr. Pratte: Yes, and as I understand it under this clause they have the right to do it. I think it is the feeling of the union, although I do not want to speak for them, that they consider they have the duty to bring under the grievance procedure anything that in their view would have any safety implication.

Mr. Mackasey: This is normal because they would be blamed in case of an accident or a fatality. Someone in the union would certainly be a very important witness.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: This is over and above the technical aspects of safety procedures of the regulations that have been laid out, I gather, by the Minister.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Mackasey: And as Mr. Baldwin says periodically, at least several times a week, the officials of the Ministry of Transport make certain that you are conforming with these regulations.

Mr. Baldwin: I have a note indicating that during the three-month period from July to October 1973 there were 23 visits by MOT personnel to the DOT maintenance base all connected with matters of this sort.

Mr. Mackasey: How many? Twenty-three over what period?

Mr. Baldwin: Twenty-three over a three-month period.

Mr. Mackasey: You can hardly say that the MOT is less than zealous in carrying out its function.

Mr. Baldwin: I agree.

Mr. Mackasey: Would you agree, Mr. Baldwin, through you, Mr. Pratte, with your experience as a former deputy minister, that if the department felt these regulations has to be tightened up for all carriers they would act accordingly in the light of the fact that people's lives are at stake?

Mr. Baldwin: Our knowledge of the MOT is such that we feel they would have absolutely no hesitation in moving in that direction.

Mr. Mackasey: Now, let me talk about the oxygen mask coming down on a specific flight. Is that not the reason you carry oxygen masks? Despite all the precautions you take there can be the human element and something can go wrong.

Mr. Baldwin: I do not know the details of the incident referred to; it sounds like a depressurization incident. These are not normal but they do happen occasionally and, as you said, this is why we carry oxygen masks.

Mr. Mackasey: Theoretically, if there was absolute protection against this happening in unforeseen circumstances, you would not need to carry this particular equipment on board nor would the girl have to go through the routine that we all listen to.

[*Interpretation*]

M. Pratte: En effet, et si j'interprète bien l'article de la convention collective se rapportant à ce problème, ils ont le droit de le faire. Je ne veux pas parler au nom des syndicats, mais il me semble qu'à leur avis l'un de leurs devoirs est de présenter des griefs au sujet de toute question pouvant avoir des conséquences sur la sécurité.

M. Mackasey: C'est normal, car ils seraient les premiers à être critiqués en cas d'accident. Il est certain que des membres du syndicat seraient là comme témoins très importants.

M. Pratte: C'est juste.

M. Mackasey: Je suppose que ceci représente un contrôle supplémentaire par rapport aux mesures de sécurité définies par le ministère.

M. Pratte: Oui.

M. Mackasey: Et, comme l'a dit M. Baldwin, plusieurs fois par semaine, au moins, des responsables au ministère s'assurent que vous respectez les règlements.

M. Baldwin: On vient de me transmettre une note m'indiquant que pendant les 3 mois de juillet à octobre 1973, le personnel du ministère des Transports a effectué 23 visites à l'aéroport de Dorval pour des problèmes de ce genre.

M. Mackasey: Combien? Vingt-trois sur quelle période?

M. Baldwin: 23 visites en 3 mois.

M. Mackasey: Dans ce cas, on peut difficilement affirmer que le ministère n'est pas à la hauteur.

M. Baldwin: Je suis d'accord.

M. Mackasey: Étant donné votre expérience à titre d'ancien sous-ministre, monsieur Baldwin, seriez-vous également d'accord pour affirmer que si le ministère jugeait que ces règlements devaient être renforcés, pour les transporteurs, des mesures appropriées seraient prises?

M. Baldwin: A notre avis, le ministère des Transports n'aurait aucune hésitation à prendre des mesures nécessaires dans ce domaine.

M. Mackasey: J'aimerais maintenant parler de cette question des masques à oxygène. Ne peut-on affirmer que vous avez ces masques à oxygène dans les avions parce que, malgré toutes les précautions que vous puissiez prendre, il faut toujours tenir compte des défaillances de la nature humaine?

M. Baldwin: Je ne connais pas le détail de l'incident mentionné; il me semble qu'il s'agissait de dépressurisation. Un tel problème surgit occasionnellement, et, comme vous l'avez dit, c'est la raison pour laquelle des masques à oxygène se trouvent dans les avions.

M. Mackasey: En théorie, s'il y avait une protection absolue à l'égard de ce type d'accident, dans des circonstances non prévues, vous n'auriez pas besoin d'avoir des masques à oxygène à bord des avions ni d'en faire expliquer l'usage par les hôtesses, à chaque voyage.

[*Texte*]

Mr. Baldwin: Correct.

• 1020

Mr. Mackasey: Well, this is an added precaution and you realize it periodically or infrequently. If you had to resort, for instance, to the use of oxygen or masks fairly frequently, what would happen within the company, what would be the procedure to correct this?

Mr. Baldwin: If we had to resort to the use of masks?

Mr. Mackasey: Let us say theoretically on the run to Vancouver, once a day, or once a week or once a month.

Mr. Baldwin: We would be campaigning the pressurization systems of all aircraft very actively to see why this was happening and if necessary take corrective action.

Mr. Mackasey: And what would the Ministry of Transport be doing?

Mr. Baldwin: I imagine the moment they became aware of it they would be down at the base discussing the situation with us and ascertaining what we were doing, deciding whether they needed to take supplementary action.

Mr. Mackasey: Mr. Baldwin, this will be my last question because the Chairman has been very fair with me. Is the reservation system which caused quite a furore quite properly within the rank and file as I recall, especially I think because you might have introduced it in the middle of a collective agreement, unique to Air Canada?

Mr. Baldwin: We think it is a good one technically, but unique in no sense of the word; all major airlines of the world, of our size and even smaller, have computerized reservation systems of this sort.

Mr. Mackasey: So you are not pioneering in other words?

Mr. Baldwin: No, except in some technical aspects which are unique to the system, but basically it is a system that is used by airlines.

Mr. Mackasey: You mean a certain adjustment of the basic equipment to take into consideration your particular problems.

Mr. Baldwin: Sure.

Mr. Mackasey: Beyond that it is recognized within the industry this is the most efficient way of handling reservations?

Mr. Baldwin: Absolutely.

Mr. Mackasey: Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. McKenzie: On Mr. Mackasey's question, I can give you further information on this, Mr. Pratte. It was Flight 280, where they had this oxygen problem that this lady has stated in her letter, of which I have given a copy to the Clerk, and the aircraft had to return to Vancouver for repairs.

[*Interprétation*]

M. Baldwin: Exactement.

M. Mackasey: C'est une précaution supplémentaire, et le dispositif joue de façon périodique et peu fréquente. S'il fallait recourir souvent aux masques d'oxygène, quelles mesures la société adopterait-elle en vue de le prévenir?

M. Baldwin: Si nous devions faire usage des masques?

M. Mackasey: Supposons, qu'en théorie, durant le vol à Vancouver, une fois par jour, une fois par semaine ou une fois par mois.

M. Baldwin: Nous étudierions les systèmes de pressurisation de tous les aéronefs afin d'en découvrir la cause et d'y remédier.

M. Mackasey: Et quel serait le rôle du ministère des Transports?

M. Baldwin: J'imagine qu'une fois le fait constaté, on irait immédiatement aux sources et on discuterait avec nous de la situation afin de s'assurer de ce que nous faisons et de ce qui reste à faire.

M. Mackasey: Monsieur Baldwin, ce sera ma dernière question, car le président a été très généreux à mon égard. Est-ce que le système des réservations qui a soulevé une clameur, et avec raison, parmi le personnel, si je m'en souviens bien, surtout parce qu'il aurait à être introduit au milieu de négociations collectives, est particulier à Air Canada?

M. Baldwin: Nous l'estimons techniquement valable. Mais il n'est certainement pas unique: toutes les grandes lignes aériennes du monde, de la dimension de la nôtre et même moins importantes, ont un système de réservation par ordinateurs de ce genre.

M. Mackasey: Vous n'êtes donc pas pionniers?

M. Baldwin: Non, seulement pour certains aspects techniques tout à fait exclusifs mais, fondamentalement, le système est utilisé en général par les lignes aériennes.

M. Mackasey: Vous voulez dire que le système fondamental est modifié pour convenir r à vos besoins particuliers?

M. Baldwin: Oui.

M. Mackasey: Autrement, il est reconnu dans l'industrie comme la manière la plus efficace de faire les réservations?

M. Baldwin: Absolument.

M. Mackasey: Merci.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. McKenzie: Relativement à la question posée par MacKasey, je pourrais vous donner encore quelques renseignements, monsieur Pratte. C'est sur le vol 280 qu'a été observé l'incident des masques d'oxygène, rapporté par cette dame dans la lettre dont j'ai remis un exemplaire au greffier, et l'avion a dû retourner à Vancouver pour y subir des réparations.

[*Text*]

Are you running a check on all your airplanes now to check oxygen masks, or what procedure would you use when you have had a report like this?

Mr. Baldwin: Mr. McKenzie, I do not know whether your statement that the oxygen masks were not working is correct or not. I would have to check on the actual incident and find out what has transpired in regard to it, but undoubtedly an investigation would have been made.

Mr. McKenzie: Can you report to us if this has been reported back to you people, and what steps are being taken at the present time, if this lady's statement is correct?

Mr. Baldwin: I would be glad to find out what happened in this incident.

Mr. McKenzie: Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, at the last meeting Mr. Pratte gave the Committee a fair amount of information regarding comparative sales, promotion and general administration figures for the trunk carriers in the United States and Air Canada, and he indicated that the figures were fairly satisfactory when comparing Air Canada with the major trunk carriers. You mentioned the nine trunk carriers you used for comparative purposes as being: TWA, Continental, Braniff, PanAm, United Airlines, Eastern Airlines, American Airlines, Northwestern Airlines and Delta.

I had the opportunity over the weekend to look into some of the operations of these airlines, and in looking at their total revenue, I compared their percentage of net profit as a percentage of gross revenue, and found that Air Canada is very much on the low side. For example,—these are 1972 figures—Air Canada with a total revenue of $583 million had a net profit as a percentage of gross revenue of 1.4 per cent. Delta, which you have used for comparative purposes, had a total gross revenue of $757 million, and its percentage of net profit as compared with gross revenue is 5.6 per cent. Northwest with $393 million had a net percentage of revenue as compared with total revenues of 4.4 per cent. Continental with $365 million, a net percentage of profit as compared to gross revenue of 2.5; Braniff with $120 million, a percentage of net profit as compared to gross revenue of 6.1. American Airlines is on the low side at .38 per cent. Eastern Airlines is on the low side at 1.6 per cent, somewhere in the same ball park as Air Canada.

Upon looking into the operations further I find that the two presidents, the presidents of American Airlines and Eastern Airlines, are no longer with the firm and have departed. The uniqueness of this comparison is that we find that Air Canada is in the same position: its president is departing as well. I am wondering if there is any connection.

Mr. Pratte: If I may say so, I think it is a very, very unfair remark.

• 1025

Mr. Mazankowski: I was not casting any aspersion, I was simply asking a question.

[*Interpretation*]

Est-ce que vous vérifiez effectivement l'état des masques d'oxygène sur tous vos aéronefs ou de quelle façon procédez-vous quand vous avez un rapport de ce genre?

M. Baldwin: Monsieur McKenzie, je ne sais pas si ce que vous avez dit indique que les masques d'oxygène fonctionnaient bien ou mal. Je devrais le vérifier au sujet de cet incident en particulier et me mettre au courant de ce qui s'est produit, et nul doute qu'une enquête aura eu lieu.

M. McKenzie: Pourriez-vous nous en faire rapport et nous dire quelles dispositions ont été prises si cette dame avait raison?

M. Baldwin: Je serai heureux de me renseigner au sujet de cet incident.

M. McKenzie: Merci.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lors de la dernière séance, M. Pratte a fourni une bonne somme d'information au comité concernant les données comparatives des ventes et de la promotion et l'administration générale des transporteurs régionaux aux États-Unis par rapport aux activités d'Air Canada, et il a laissé entendre que ses chiffres étaient pas mal satisfaisants par rapport aux grands transporteurs régionaux. Vous avez mentionné que les neufs transporteurs régionaux principaux formant votre base de comparaison étaient: TWA, Continental, Braniff, PanAm, United Airlines, Eastern Airlines, American Airlines, Northwestern Airlines et Delta.

J'ai eu l'occasion en fin de semaine d'étudier les opérations de ces transporteurs et leur revenu global, et de comparer la proportion de leur bénéfice net par rapport aux recettes brutes et j'ai constaté qu'Air Canada est au bas de l'échelle. Par exemple,—ce sont les données de 1972,—Air Canada déclare un revenu global de 583 millions de dollars et un bénéfice net par rapport au revenu brut de 1.4 p. 100. Delta, que vous avez utilisé dans vos comparaisons, déclarait un revenu global de 757 millions de dollars, et un bénéfice net proportionnel, comparé au revenu brut, de 5.6 p. 100 Northwest, dont le chiffre d'affaires étai de 393 millions de dollars, indiquait un pourcentage net de bénéfice, par rapport au revenu global, de 4.4 p. 100. Continental, avec un revenu brut de $365 millions, un pourcentage de profit net de 2.5 p. cent. Braniff avec $120 millions, un pourcentage de profit net de 6.1 p. cent. American Airlines est plus bas avec .38 p. cent. Eastern Airlines est aussi plus bas avec 1.6 p. cent, c'est-à-dire à peu près le même pourcentage qu'Air Canada.

Quand j'examine de plus près leurs opérations, je vois que les présidents d'American Airlines et d'Eastern Airlines ont quitté leur poste avec ces sociétés, et on remarque que le président d'Air Canada va aussi quitter la société. Je me demande s'il y a un lien quelconque.

M. Pratte: Je crois que ce commentaire est très injuste.

M. Mazankowski: Je ne répandais aucune calomnie, je ne faisais que poser la question.

[*Texte*]

Mr. Pratte: Yes, but I have to deny that, totally and categorically.

Mr. Mazankowski: In your evidence you have indicated that your airline is doing very well when it is compared to the major trunk carriers. I use these figures for camparative purposes and I find that the figures, in my opinion, are not as favourable as you might have led the Committee to believe they are.

Mr. Pratte: I do not recall that I said we were in all areas doing very well as compared to the other North American carriers. I think what I said was that in some areas—and you questioned me on the general and administrative expenses, if I remember correctly . . .

Mr. Mazankowski: And the sales and promotion.

Mr. Pratte: . . . and the sales and promotion—generally speaking in those two particular areas we were not bad compared to the trunk carriers and Pan Am, so far as I know.

Mr. Mazankowski: In those three airlines that I have singled out as showing a relatively low income performance, I find that their sales and promotion figures are very much on the high side, as well as their general and administrative. I am just wondering whether there is any correlation between the profitability of these airlines and the fact that perhaps there might be too much fat at the top and too much money spent in areas where perhaps it is not required to be. While you cite the many disadvantages Air Canada has in functioning as a Crown corporation and functioning in Canada, I want to reiterate my firm conviction that it also has many advantages. I believe, and still am firmly of the opinion, that there is a great deal of trimming that can be done in these two areas.

Mr. Pratte: Are you referring to sales and promotion?

Mr. Mazankowski: I am referring to sales and promotion and referring to general and administrative.

Mr. Pratte: Compared to the others we are not that bad at all, sir. When you look at the profitability, and we are looking now at the revenue side which is one of the factors you have referred to, I think you have to take into consideration the yield per passenger mile that these airlines are earning.

Mr. Mazankowski: I would like to bring it down to terms of dollars and cents when a passenger goes to buy his ticket. I still maintain that every time you sell a ticket it costs $10.40 to pay for the sales and promotion.

Mr. Guay (St. Boniface): The other day someone said that the wages were included in this amount of money. Possibly we could ask Mr. Pratte at the same time to clarify that.

Mr. Mazankowski: That has been clarified.

Mr. Guay (St. Boniface): Was it? Were the wages then included in that amount while the other companies' wages were not included? This is the thing that Mr. Pratte and Mr. Baldwin did not indicate.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Oui, mais cela est complètement faux.

M. Mazankowski: Lors de votre témoignage, vous avez indiqué que votre société fonctionne bien auprès des autres transporteurs aériens principaux. J'utilise ces chiffres aux fins de comparaison et, à mon avis, ils ne sont pas aussi bons que vous avez voulu le faire croire au Comité.

M. Pratte: Je ne me souviens pas d'avoir dit que nous faisions aussi bien dans tous les domaines que les autres transporteurs de l'Amérique du Nord. Je pense que j'ai dit qu'en certains domaines . . . et vous m'avez questionné à propos des dépenses générales et administratives, si je m'en souviens bien . . .

M. Mazankowski: Et à propos des ventes et de la publicité.

M. Pratte: . . . et des ventes et de la publicité . . . en général, nous avons eu un certain succès si on nous compare aux transporteurs aériens, par exemple à Pan Am.

M. Mazankowski: J'ai remarqué que les trois lignes aériennes que j'ai choisies en fonction de leur taux de revenu relativement bas, ont des dépenses assez élevées pour les ventes, la promotion et l'administration en général. Je me demande s'il y a un lien entre la rentabilité de ces sociétés et le fait qu'elles dépensent trop d'argent dans les domaines où ceci n'est peut-être pas nécessaire. Vous citez les inconvénients qu'a Air Canada, qui doit fonctionner au Canada comme société de la Couronne; cependant, je veux répéter que ce système a certains avantages. Je crois qu'on pourrait réduire beaucoup de dépenses dans ces deux domaines.

M. Pratte: Est-ce que vous parlez des ventes et de la promotion?

M. Mazankowski: Je parle des ventes et de la promotion aussi bien que des coûts généraux et administratifs.

M. Pratte: Par rapport aux autres sociétés, monsieur, nos résultats ne sont pas si mauvais. Si on examine la rentabilité, c'est-à-dire les revenus, car c'est un des aspects dont vous avez parlé, je crois qu'il faut se rendre compte des revenus par passager-mille que gagnent ces lignes aériennes.

M. Mazankowski: Je voudrais l'exprimer en dollars, au moment où le passager achète son billet. Je répète que chaque fois que vous vendez un billet vous devez payer $10.40 pour les ventes et la promotion.

M. Guay (Saint-Boniface): On a dit récemment que les salaires sont compris dans ce montant. Monsieur Pratte, vous pouvez peut-être nous donner quelques précisions là-dessus?

M. Mazankowski: On a déjà élucidé cette question.

M. Guay (Saint-Boniface): Est-ce exact? Est-ce que les salaires étaient compris dans ce montant pendant que les salaires des autres compagnies n'étaient pas inclus? M. Pratte et M. Baldwin n'ont pas donné de précisions là-dessus.

[*Text*]

The Chairman: Order, gentlemen. Perhaps Mr. Baldwin could comment on Mr. Guay's question of whether wages are included.

Mr. Baldwin: The wages are included.

• 1030

Mr. Guay (St. Boniface): Were the wages included in this amount, and if so, why do they not put wages separately?

Mr. Mazankowski: That is a matter for the officials to decide, but I want to point out that we are comparing trunk line carriers. Delta, at the same time, spends $4.15 per passenger on sales and promotion. Continental spends $6.50 per passenger. I like to relate it back in terms of dollars and cents to the person that is buying the ticket.

Mr. Pratte: One would have to determine whether it is a proper way of comparing. You can make that comparison, and unless you know that all the factors are identical . . .

Mr. Mazankowski: The ultimate factor is that you have an airline operating in a captive market that has many advantages. You are showing a 1.4 per cent net profit on gross revenue. There are only two other airlines that are in that same category that you have used for comparative purposes, namely Eastern Airlines and American Airlines, that are on the low side, and it is obvious that there is something wrong in the operations of those two airlines. I suggest to you that perhaps there may be something wrong in the operations of Air Canada having regard for the fact that you have these numerous advantages which the other trunk carriers in the United States do not have.

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: I would like to make a couple of comments on that if I might, Mr. Mazankowski. Certainly as far as the sales promotion goes, your numbers appear to be relatively in line with the ones we are using. The question I was asked is why we put wages into the sales promotion. We do it because this is the regulations that they use in the United States where we are comparing our numbers, so we obviously have to make up the accounts in the same way as they do to the best of our ability, but it is risky no matter how you do it because of the accounting procedures followed in various airlines. It is hard to get it exact but we are doing our best. You are quite right that our per passenger boarded numbers are fairly well in line with what they are in the U.S., the ones you are quoting.

There are a couple of reasons why ours are higher. First we are serving more markets generally than most of the U.S. airlines. For example, we are an international carrier as well as being a local carrier as well as being a transcontinental carrier.

Mr. Mazankowski: You indicated before, sir, that your international operations are highly profitable runs.

Mr. Cochrane: I did not say they were not, sir. What I am saying is that this is what causes our sales promotion on a per passenger boarded basis to be a little higher than some of the other airlines.

Mr. Mazankowski: You are operating in a captive market and I think you have indicated the other day that you have roughly 78 or 79 per cent of the domestic market.

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, messieurs. Monsieur Baldwin pourrait peut-être répondre à la question de M. Guay, à savoir si les salaires sont inclus.

M. Baldwin: Oui, les salaires sont inclus.

M. Guay: Les salaires sont-ils compris dans ce montant, et dans ce cas, pourquoi ne sont-ils pas calculés à part?

M. Mazankowski: Il s'agit là d'une décision des fonctionnaires, mais je veux signaler que nous parlons des transporteurs des grandes lignes. Delta dépense $4.15 par passager pour les ventes et la publicité. Le Continental dépense $6.50 par passager. J'aime faire ce rapport avec la personne qui achète le billet.

M. Pratte: Il faudrait décider si cette méthode de comparaison est jsute. Vous pouvez faire la comparaison, mais à moins que vous sachiez que tous les facteurs sont identiques . . .

M. Mazankowski: L'élément principal, c'est que votre ligne aérienne fonctionne dans un marché captif et vous avez donc beaucoup d'avantages. Vous avez un profit net de 1.4 p. 100 sur les revenus bruts. Il n'y a que deux autres lignes aériennes qui sont dans la même catégorie, parmi celles que vous avez utilisées aux fins des comparaisons, c'est-à-dire Eastern Airlines et American Airlines. Leurs profits sont un peu bas et il est donc évident que ces deux compagnies aériennes ne fonctionnent pas très bien. Je suggère qu'Air Canada ne fonctionne pas très bien non plus, étant donné que vous avez beaucoup d'avantages sur les transporteurs américains.

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: J'ai quelques commentaires à faire à ce sujet, monsieur Mazankowski. Biensûr, en ce qui concerne la publicité, les chiffres que vous avez sont à peu près les mêmes que ceux que nous utilisons. On m'a demandé pourquoi nous calculons ensemble les salaires et les dépenses publicitaires. On le fait parce que c'est un système qu'on utilise aux États-Unis, où nous comparons nos chiffres, et nous devons donc utiliser le même système, mais ceci est toujours dangereux à cause des divers systèmes comptables utilisés par les diverses compagnies aériennes. Il est très difficile d'obtenir des chiffres précis mais nous faisons de notre mieux. Vous avez raison quand vous dites que nos chiffres à l'égard du nombre de passagers sont à peu près les mêmes qu'aux États-Unis, chiffres que vous avez cités.

Nos chiffres sont un peu plus élevés pour plusieurs raisons. D'abord, en général nous desservons plus de marchés que la plupart des compagnies américaines. Par exemple, nous sommes un transporteur international aussi bien que domestique et transcontinental.

M. Mazankowski: Vous avez déjà dit, monsieur, que vos opérations internationales sont très rentables.

M. Cochrane: Je ne l'ai jamais nié, monsieur. Mais j'ai dit que c'est la raison pour laquelle nos dépenses publicitaires par passager sont un peu plus élevées que celles des autres compagnies.

M. Mazankowski: Vous fonctionnez dans un marché captif et je crois que vous avez indiqué l'autre jour que vous avez environ 78 ou 79 p. 100 du marché national.

[*Texte*]

Mr. Cochrane: At that time I was referring to the international market. It is not captive.

Mr. Mazankowski: I realize that, but at the same point in time you have a captive market within Canada of roughly 78 or 79 per cent.

Mr. Cochrane: Certainly, in some areas.

Mr. Mazankowski: That should cut down your sales promotion significantly.

Mr. Cochrane: That may be something that tends to the other side. Another reason why our sales promotion costs are higher on a passenger boarded basis is that in many cases we put more money into the international part of it in order to get a higher revenue dollar per passenger boarded because when you are going international you are getting more money for each passenger. Therefore what we try to do rather than compare on a passenger boarded basis is to compare our sales promotion on a per cent of revenue because we think that is a fairer comparison. And on a per cent of revenue we are still reasonably high compared with some of the U.S. carriers.

Mr. Mazankowski: But on a percentage of revenue, your net profit is lousy when compared to the other trunk carriers.

Mr. Cochrane: Let me stay on the per cent of revenue and sales promotion, which I think is a fairer measure. The numbers we have here show that we are 14.4 per cent on a per cent of revenue basis whereas some of the other air carriers . . .

Mr. Mazankowski: That is your sales and promotion, Mr. Cochrane?

• 1035

Mr. Cochrane: Yes. This is the sales and promotion. American is 11; Braniff is 11; CP Air is 19; Pan Am is 15; TWA is 12. So most of the long-haul carriers are more in line with us, because for every passenger boarded they are getting more revenue; therefore, you measure it on a percentage of revenue basis.

Mr. Mazankowski: Might I just point out that if CP Air is spending 19 per cent, it is doing a better job, in the final analysis, having a net profit of total gross revenue of 3.6 per cent. It must be spending its money in a more effective and wise fashion.

Mr. Cochrane: Yes. If I could comment briefly on the percent of revenue, I am not trying to say that we are perfect, because it would be pretty hard for me to say that, but on a percent of revenue basis, we have one thing from a profit standpoint that hurts us, and that of course, is our capital structure. Because, we are borrowing most of our money so our interest costs are quite high. You are taking a very high interest cost as compared with other carriers.

Mr. Mazankowski: Would 5 per cent be high? You think 5.1 per cent is pretty high compared to 14, 13 and 12 for the other carriers?

Mr. Cochrane: No. I am talking about total interests costs, because we are borrowing more than 90 per cent of the dollars we use.

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Je songeais au marché international. Ce n'est pas un marché captif.

M. Mazankowski: Je comprends cela, mais en même temps vous avez au Canada un marché captif d'environ 78 ou 79 p. 100.

M. Cochrane: Bien sûr, dans certaines régions.

M. Mazankowski: Ce facteur devrait réduire de façon importante vos dépenses publicitaires.

M. Cochrane: C'est peut-être un facteur qui augmenterait les dépenses. Une autre raison pour laquelle les coûts publicitaires sont plus élevés par passager c'est que, dans beaucoup de cas, nos dépenses pour le marché international sont plus élevées afin d'obtenir des revenus plus élevés par passager, car dans les vols internationaux, vous recevez plus d'argent pour chaque passager. Nous essayons donc de faire la comparaison de nos ventes publicitaires en fonction d'un pourcentage de nos revenus plutôt qu'en fonction du nombre de passagers, car nous croyons que c'est un système plus juste, et notre pourcentage de revenu est assez élevé par rapport à certains transporteurs américains.

M. Mazankowski: Mais par rapport à d'autres transporteurs de grandes lignes, vos profits nets sont minables en fonction du pourcentage de revenu.

M. Cochrane: Je voudrais plutôt parler du pourcentage de revenu et de ventes publicitaires, car, à mon avis, c'est une mesure plus juste. Les chiffres que nous avons ici indiquent que nous avons 14.4 p. 100 en fonction du pourcentage de revenu, tandis que d'autres transporteurs aériens . . .

M. Mazankowski: Vous parlez des ventes de la publicité, monsieur Cochrane?

M. Cochrane: Oui, je parle des ventes et de la publicité. Pour American, c'est 11; CP, 19; Pan Am, 15; TWA, 12. Nous avons donc à peu près les mêmes chiffres que la plupart des transporteurs, car ils obtiennent plus de revenus pour chaque passager; il faut donc faire les calculs en fonction du pourcentage de revenus.

M. Mazankowski: Je vais vous signaler que si CP Air dépense 19 p. 100, cette société fait un meilleur travail, car elle a des profits nets de 3.6 p 100 sur les revenus bruts. Elle doit donc dépenser son argent de façon plus efficace et plus sage.

M. Cochrane: Oui. Je voudrais faire un commentaire bref au sujet du pourcentage de revenus. Je ne dis pas que nous sommes parfaits, je ne pourrai jamais dire cela, mais en ce qui concerne le pourcentage de revenus, il y a une chose qui nous gêne en ce qui concerne les profits, et c'est notre structure en capital. Nous devons emprunter la plupart de nos fonds et les taux d'intérêt sont très élevés. Nous avons un taux d'intérêt très élevé par rapport aux autres transporteurs.

M. Mazankowski: Croyez-vous que 5.1 p 100 est un taux élevé par rapport à 14, 13 et 12 p 100 pour les autres transporteurs?

M. Cochrane: Non. Je songe aux coûts totaux des taux d'intérêt, parce que nous empruntons plus de 90 p 100 des dollars que nous utilisons.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: That should increase your profitability, because you have got a huge leverage going for you.

Mr. Cochrane: We are not talking on a share basis or a return basis; he is talking as a per cent of sales, sir. I think, Mr. Blenkarn, as a per cent of sales it will not increase our profitability. It may on a return on investment, because I agree, the investment makes it smaller, but on a return on sales, it will not increase our profitability, sir; it will make it smaller. If we had a normal capital structure, even paying higher interest rates than we are paying now, our profits would be higher than they are as a per cent of sales today. So the number is not really a fair comparison; you have to adjust it for a normal capital structure. Even then, we are not the best.

Mr. Mazankowski: Here again, we hear the officials citing all the disadvantages of Air Canada, and I just simply point out that for every disadvantage, you probably have two advantages. I see that my time has run out.

Mr. Pratte has spoken many times of the inefficiency syndrome within Air Canada, within the Crown corporation. What is the corporation doing? What positive or constructive steps is it taking to remove this so-called inefficiency syndrome that Mr. Pratte refers to?

M. Cochrane: I could speak to that for an hour but I will turn it over to Mr. Pratte.

Mr. Pratte: We are doing the best we know how, and as a result of our efforts, relatively speaking, our position in the general and administrative expense per dollar of revenue has improved substantially since 1970. In terms of dollar of revenue we are now one of the best in the industry. That does not mean to say that there is no more room for improvement; undoubtedly, we continually have to strive to improve.

When you are referring to sales and promotion . . .

Mr. Mazankowski: I have had those answers, Mr. Pratte. I asked you a very simple question and the answer you have just cited you gave me last week. You said that you have improved in the general and the administrative. I simply want to repeat my question, and you have made the reference to the inefficiency syndrome, sir. Having acknowledged that fact, what is the airline doing in a positive way to remove that inefficiency syndrome you refer to?

The Chairman: That is your last question, Mr. Mazankowski.

• 1040

Mr. Pratte: What we are doing is really attempting to make the whole airline more productive. In the figures that you quoted, wages and salaries are included. But this is something in which we have to be very careful because we do not want to hurt employees. It is a fact that generally speaking, on an available ton-mile basis, we need more employees than the American carriers. That does not mean our employees are in effect less productive, but it means we have to look into it very carefully. It might depend on our route structure; it very well may depend on the fact that we have a number of smaller stations, relatively speaking, than the other carriers. I do not want to leave the impression that it is my view that our employees are not productive enough, but if you just look at the cold numbers, on the available per-ton-mile basis, some of the

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: C'est ce qui devrait augmenter votre rentabilité, car vous avez un grand avantage.

M. Cochrane: Nous ne parlons pas d'actions ni de rendement; il parle d'un pourcentage de vente, monsieur. Je ne pense pas, monsieur Blenkarn, que cela va augmenter notre rentabilité en tant que pourcentage de vente.Cela pourrait arriver à l'égard des revenus de nos investissements, car je suis d'accord que les investissements la réduisent, mais en ce qui concerne les revenus créés par les ventes, cela ne peut pas augmenter notre rentabilité, monsieur, au contraire. Si notre structure en capital était normale, même en versant des taux d'intérêt plus élevés, nos profits seraient supérieurs en tant que pourcentage de vente. La comparaison n'est pas juste; il faut l'ajuster pour une structure en capital normale. Même dans ces circonstances, nous ne sommes pas les meilleurs.

M. Mazankowski: Encore une fois, les fonctionnaires citent tous les inconvénients d'Air Canada et je ne puis que signaler que pour chaque inconvénient vous avez probablement deux avantages. Je vois que je n'ai plus de temps.

M. Pratte a souvent parlé de l'inefficacité d'Air Canada en tant que société de la Couronne. Quelles mesures positives ou constructives sont envisagées par la société afin de résoudre ce problème?

M. Cochrane: Je pourrais en parler pendant une heure, mais je vais laisser M. Pratte répondre à cette question.

M. Pratte: Nous faisons tout notre possible, et notre situation en ce qui concerne les dépenses générales et administratives par dollar de revenu s'est beaucoup améliorée depuis 1970. En ce qui concerne les dollars de revenu, nous sommes actuellement parmi les meilleurs de l'industrie. Cela ne veut pas dire qu'il ne reste plus d'améliorations à faire; bien sûr, nous devons continuer. Les tentatives d'amélioration existent.

Quand vous parlez de ventes de publicité . . .

M. Mazankowski: On a déjà répondu à cette question, monsieur Pratte. Je vous ai posé une simple question et vous m'avez donné la même réponse que la semaine dernière. Vous avez dit que vous avez amélioré la situation du point de vue général et administratif. Je veux répéter ma question, et vous avez parlé de l'inefficacité. Étant donné cette inefficacité, qu'est-ce que la compagnie fait à l'heure actuelle de façon générale afin de résoudre ce problème d'inefficacité?

Le président: Votre dernière question, monsieur Mazankowski.

M. Pratte: Nous essayons d'augmenter la productivité de toute la société. Les traitements et les salaires sont inclus dans les chiffres que vous avez cités. Il faut faire attention dans ce domaine parce que nous ne voulons pas faire dommage aux employés. En général, en fonction de la tonne-mille, nous avons besoin de plus d'employés que les transporteurs américains. Cela ne veut pas dire que nos employés sont moins productifs, mais nous devons examiner de près cette situation. La cause peut en être notre structure de voies aériennes; une autre raison, c'est que nous avons plusieurs stations plus petites que les autres transporteurs. Je ne voudrais pas donner l'impression qu'à mon avis nos employés ne sont pas suffisamment productifs. Cependant, si vous examinez les chiffres sur la base du rendement par tonne-mille, vous verrez que certains des

[*Texte*]

American carriers appear to be more productive. Those are the cold numbers but I am not prepared to say that our employees do not work just as hard as, or harder than, the others.

We are looking at it, trying to improve the system that we have. We are trying to generate, to some extent, a little bit more enthusiasm on the part of all levels of employees and I believe the kind of efficiency you are talking about in the end is going to be brought about by a greater involvement of all employee levels in the tasks they have to do. We have to try to make the job of every employee more meaningful to him and more challenging to him. That is difficult, but I am determined to make every effort to achieve that.

That may seem to be a very general answer to a very specific question. I know it is, but I do not think there is any specific easy answer to your question, sir.

The Chairman: Mr. McRae. Excuse me. Mr. Cochrane first.

Mr. Cochrane: I wonder if I could talk in relative specifics for just a minute about our employee performance or our number of atm's per employee, "atm" being considered a measure.

There is no doubt, as Mr. Pratte has said, that we are a little high in this respect compared with some United States airlines. We are favourable compared with most European carriers, in fact all of them that I know of, in that respect, so it is a mixed thing.

I think the important thing, Mr. Mazankowski, in my view is the trend we have had over the last few years. Over the last few years we have held our own and gained slightly on the number of atm's produced per employee, vis-a-vis the United States carriers, on average.

Mr. Mazankowski: Mr. Pratte indicated earlier that the profitability . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, you are out of order.

Mr. Mazankowski: . . . for 1973 would not be as good as 1972.

Some hon. Members: Order, order.

Mr. Cochrane: I am sorry, I did not hear the question.

An hon. Member: That is good because he should not have put it.

The Chairman: Mr. MacKay, if you have a supplementary, you can put it.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I hesitate to interrupt here, but my record is pretty good Mr. Chairman. I just want to ask one brief supplementary, with your indulgence. It is further to what Mr. Cochrane was saying, in drawing comparisons, and is really on a point of clarification.

With regard to the comparisons that you have been making, Mr. Cochrane, about operating conditions and so on in the United States, and further to what Mr. Mazankowski was saying, it is true, is it not, that the arilines in the United States, and in many other countries, as Mr. Pratte has pointed out, face the administrative problems and complications, whatever they may be, with regard to this heet tax that Air Canada is just now being forced to cope with? So that they have another disadvantage that you do not have.

[*Interprétation*]

transporteurs américains semblent être plus efficaces. Ce sont là les statistiques dont nous disposons, mais je ne suis pas disposé à dire que nos employés ne travaillent pas assez.

Nous examinons la situation et tentons de l'améliorer. Nous essayons de susciter un peu plus d'enthousiasme de la part de tous nos employés et je pense que nous parviendrons au niveau d'efficacité souhaité en leur permettant de participer davantage à la définition de leurs fonctions. Il faut que les emplois soient plus intéressants, à tous égards. C'est difficile, je le sais, mais j'ai l'intention de faire tout mon possible pour y parvenir.

Vous aurez peut-être l'impression que j'ai répondu de manière très générale à une question très précise. Je le sais, mais je ne pense pas qu'il existe de réponse particulière à chaque question.

Le président: Monsieur McRae. Veuillez m'excuser, c'est tout d'abord à M. Cochrane.

M. Cochrane: J'aimerais discuter quelques instants de l'efficacité de nos employés et du nombre des «*atm*» par employé.

Comme l'a dit M. Pratte, nos frais sont un peu élevés dans ce domaine, par rapport à certaines sociétés aériennes américaines. Par contre, la comparaison avec la plupart des transporteurs européens se fait à notre avantage. Nos résultats sont donc moyens.

A mon avis, monsieur Mazankowski, la chose importante est d'examiner s'il y a eu une tendance au cours des dernières années. Il me semble que nous avons très bien maintenu notre position et même, en moyenne, que nous ayons progressé par rapport aux sociétés américaines.

M. Mazankowski: M. Pratte a parlé plus tôt de la rentabilité . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, votre question n'est pas recevable.

M. Mazankowski: . . . pour 1973, en disant qu'elles ne serait pas aussi bonne que pour 1972.

Des voix: A l'ordre.

M. Cochrane: Veuillez m'excuser, je n'ai pas entendu la question.

Une voix: C'est parfait puisqu'il n'avait pas à la poser.

Le président: Monsieur MacKay, si vous avez une question supplémentaire à poser, vous pouvez le faire.

M. MacKay: Monsieur le président, j'hésite à vous interrompre, mais j'aimerais, en effet, poser une question supplémentaire. M. Cochrane vient de faire certaines comparaisons et je pense qu'il est nécessaire d'apporter certains éclaircissements à ce sujet.

En effet, monsieur Cochrane, vous avez fait des comparaisons avec certaines sociétés des États-Unis, mais il me semble que dans ce pays, comme dans beaucoup d'autres, ainsi que l'a fait remarquer M. Pratte, les sociétés aériennes font déjà face aux problèmes administratifs de la taxe individuelle qu'Air Canada devra très bientôt résoudre. Ils ont donc à cet égard un autre désavantage par rapport à vous.

[*Text*]

Mr. Pratte: They have a head tax.

Mr. Mackay: With all the attendant complications, whatever they may be.

Mr. Pratte: I do not think one has to overstate the complications of a tax like that. Once your procedure is in motion, I do not think it affects the profitability of airlines to any extent, if it is charged as a head tax.

Mr. Cochrane: If we are talking about six hundred million dollars' worth of expenses, I think we would be hard pressed to say that this would be a significant portion of it, sir.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Finally. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry, Mr. McRae.

Mr. McRae: I hav one question along this line, one which I brought up the other day. I am under the impression that the per mile tariff in Canada is considerably lower than that in the United States because, having been travelling in the United States, I find my fares higher. Is that not true?

Mr. Pratte: In answer to that, I am going to produce the answers from this document that I referred you to last week. I do not think I would say it is "considerably lower". I think "somewhat lower" would be closer to the truth.

Mr. McRae: That would therefore affect your revenues and your profitability, if you were flying cheaper in Canada. That cifference between the carriers that were mentioned and Air Canada would change the picture a little bit.

• 1045

Mr. Pratte: That is right, sir. I would like to qualify that to some extent What you have to look at when you are comparing profitability of carriers amongst other things may not necessarily be the fairest structure *per se*, but what we call the yield per revenues passenger mile. That is the average amount of money the airline gets for each passenger who travels one mile.

You might have a fare structure that is high on one side, for instance, first class and economy, and very low excursion fares. What counts in so far as airline profitability is concerned is the mix.

Reference was made to Delta. It has one of the highest yields per revenue passenger mile in the industy. It is quite a bit higher than Air Canada. That accounts, to some extent, I believe, for the high profitability of Delta.

Mr. McRae: I referred to this the other day. It is not my impression that Air Canada was set up to yield profits. It was set up to operate on some kind of basis that was not going to cost the public too much money. The point was to provide service into smaller communities, which I am sure you are doing, than Delta would be. I think that was the reason for it.

I would like to get into another subject. In referring to this head tax, or this tax of $2.80, what percentage of the Canadian general public, or people of Canada in a given year, would actually fly once or more? What percentage of Canadians would actually fly in a given year? Has anyone any idea?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Ils ont déjà une taxe individuelle.

M. MacKay: Ce qui implique qu'ils ont des difficultés d'administration.

M. Pratte: Je ne pense pas qu'il faille exagérer ces problèmes. Une fois que la procédure est lancée, je ne pense pas qu'elle puisse affecter de manière importante la rentabilité de la société.

M. Cochrane: Si nous parlons de dépenses de l'ordre de 600 millions de dollars, nous ne pouvons dire que ces difficultés en représenteraient une part très importante.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Enfin! Merci, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé, monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais poser une question au sujet d'un problème que j'ai déjà évoqué l'autre jour. J'ai l'impression que les tarifs aériens par mille sont moins élevés chez nous qu'aux États-Unis. Est-ce exact?

M. Pratte: Pour vous répondre, je ferai appel au document que j'ai déjà mentionné la semaine dernière. Je ne pense pas pouvoir affirmer que les tarifs sont «beaucoup moins élevés». Je pense que «quelque peu inférieurs» serait plus exact.

M. McRae: Ceci a donc évidemment une conséquence quant à vos revenus et donc à votre rentabilité. La différence de tarifs entre les transporteurs que vous avez mentionnés et Air Canada modifie quelque peu les comparaisons.

M. Pratte: C'est exact, monsieur. J'aimerais toutefois apporter certaines réserves. Lorsque l'on compare la rentabilité des transporteurs, l'un des éléments qu'il faut examiner n'est pas nécessairement celui de la structure tarifaire la plus équitable en elle-même, mais plutôt ce que nous appelons le rendement, soit le revenu moyen que retire la compagnie aérienne pour chaque passager qui voyage sur une distance d'un mille.

On pourrait avoir une échelle de tarifs avec des prix très élevés, par exemple, pour la première classe et la classe économique, et des tarifs d'excursion très bas. L'important au niveau de la rentabilité de la compagnie est le mélange.

On a parlé de Delta. Cette compagnie a un des revenus moyens par siège-mille occupé les plus élevés dans l'industrie. Ce revenu est très supérieur à celui d'Air Canada, et c'est ce qui explique, dans une certaine mesure, à mon avis, la rentabilité élevée de Delta.

M. McRae: J'ai déjà dit l'autre jour que je n'avais pas l'impression qu'Air Canada avait été créé pour faire des profits. Cette société a été mise sur pied pour offrir un service qui ne serait pas trop dispendieux pour le public. On voulait desservir les petites agglomérations, ce que vous faites certainement, où Delta n'irait pas. Je crois que c'était là la raison d'être de la société.

J'aimerais discuter d'une autre question. Pour ce qui est de cette taxe individuelle du voyageur, soit la taxe de $2.80, quel pourcentage de la population canadienne prend effectivement l'avion au moins une fois dans l'année? Quel pourcentage de Canadiens prennent effectivement l'avion au cours d'une année donnée? Quelqu'un le sait-il?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I should have an idea, but . . .

Mr. McRae: It would not be in excess of 10 per cent. Would it?

An hon. Member: It would be 10 to 15 per cent.

Mr. Pratte: I will have to check that.

Mr. Rose: On that point, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: No one seems to know. I do not have any hard evidence, but it has been asserted more than once that it is between 1 and 2 per cent. And all that investment really is for 1 to 2 per cent of Canadians.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Rose.

Mr. Baldwin, the other day we discussed the user cost, the percentage of the total cost for flying that the user pays. We agreed that probably 25 per cent in round terms might be an agreeable figure. So 75 per cent of the cost for the 1 or 2 or we will say at the most 10 per cent of the public who fly is paid by the general public. It seems to me that somewhere there are an awful lot of the general public who are not really getting much out of this thing.

What I am suggesting is that a $2.80 tax, of which 30 cents is going for additional security costs, is one way for the general public who do not fly to get a little back. The flying public are actually going to pay.

It seems to me that this is in some small way reducing this 75 per cent subsidy paid by the general public, of which only 2 or 3 or we can even argue up to 10 or 15 per cent actually pay.

Mr. Pratte: That undoubtedly was the view taken by the government. I cannot express any opinion as to whether this is right or wrong. I suppose I would be inclined to agree generally with that philosophy up to a point.

I certainly cannot argue that the government has to recover somehow some of the costs it is incurring for the purpose of air transportation. What I did say was that I wish there would have been a little more consultation with the industry in terms of timing and procedure, because the mechanics of the tax have not yet been worked out.

I think if there had been more consultation, maybe they could have been worked out to the satisfaction of all concerned, as opposed to working them out after the announcement is made.

If the comments are not valid, the tax is going to come into effect and we will have to find some ways and means to recover the tax from the passengers.

Mr. Mackasey: At least you are frank.

Mr. McRae: The poor in our population are often referred to as welfare bums and there is a theory that they receive most of the welfare from the state. But it would seem to me that this is one of those areas where upper middle-class groups of people are fairly well subsidized by the state. I just bring that point to your attention. Therefore, there would be some basis for this tax that I think should be considered as being justified. Thank you, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je devrais le savoir, mais . . .

M. McRae: Ce chiffre ne dépasserait pas 10 p. 100?

Une voix: Il se situerait entre 10 et 15 p. 100.

M. Pratte: Je devrai aller aux renseignements.

M. Rose: A ce propos, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Personne ne semble le savoir. Je n'ai aucune preuve concrète, mais on a affirmé à plusieurs reprises que ce pourcentage était de 1 à 2 p. 100. Tous ces investissements sont donc destinés à 1 ou 2 p. 100 des Canadiens.

M. McRae: Merci, monsieur Rose.

Monsieur Baldwin, nous discutions l'autre jour des coûts à l'usager, du pourcentage des frais totaux de vol que paie l'usager. Nous avons convenu que 25 p. 100 serait probablement un chiffre convenable. Donc, 75 p. 100 des frais encourus pour 1, ou 2, ou nous dirons 10 p. 100 du public qui prend l'avion, sont assumés par la population. Il me semble qu'il y a quelque part beaucoup de gens qui ne retirent pas beaucoup d'avantages de tout ceci.

A mon avis, cette taxe de $2.80, dont 30c. serviront à défrayer des services de sécurité additionnelle, constitue une façon pour la population qui ne prend pas l'avion de recevoir un certain dédommagement. Les gens qui prennent l'avion vont effectivement payer.

Il me semble que c'est là une façon de réduire, dans une moindre mesure, cette subvention de 75 p. 100 payée par le grand public, dont seulement 2, ou 3 p. 100, ou même pourrait-on dire 10 ou 15 p. 100, paient effectivement la taxe.

M. Pratte: C'est certainement l'attitude prise par le gouvernement. Je ne peux dire si cette attitude est bonne ou mauvaise. Je suppose que je serais enclin à accepter de façon générale cette philosophie, du moins jusqu'à un certain point.

Je dois certainement reconnaître que le gouvernement doit recouvrer d'une certaine façon une partie des dépenses qu'il effectue dans le domaine des transports aériens. J'avais toutefois fait remarquer que j'aurais aimé que l'industrie soit un peu plus consultée à propos des méthodes et du moment de mise en vigueur, car les mécanismes de taxation ne sont pas encore établis.

A mon avis, si nous avions été plus consultés, on aurait peut-être pu régler la question à la satisfaction de tous, plutôt que de le faire après avoir annoncé la taxe.

Si les commentaires faits ne sont pas valables, la taxe entera en vigueur et nous devrons trouver une façon de recouvrer cette taxe auprès des passagers.

M. Mackasey: Au moins, vous êtes franc.

M. McRae: On parle souvent des pauvres dans la population comme étant les quêteux du bien-être social et il existe une théorie selon laquelle ils reçoivent la majeure partie de l'aide sociale de l'État. Toutefois, j'ai l'impression qu'il s'agit là d'un secteur où les couches supérieures de la classe moyenne sont assez bien subventionnées par l'État. Je veux simplement attirer votre attention sur ce fait. Par conséquent cette taxe serait justifiée. Merci, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Rose.

• 1050

Mr. Poulin: On a point of order.

The Chairman: Mr. Poulin, on a point of order.

Mr. Poulin: Following what Mr. Rose said, referring to only 1 or 2 percent of Canadians flying: I thought I heard it said earlier that even though there is a very low percentage of people that fly, the air industry in one way or another touches all Canadians in every walk of life through the supply of goods and services and this type of thing. Is that what I heard you say earlier, Mr. Pratte?

Mr. McRae: I would argue that too, Mr. Chairman.

Mr. Rose: I have the floor now.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I still have some time left. I did not use up all my time.

The Chairman: No, but you said you were through. I am sorry, Mr. McRae.

Mr. McRae: I would like to reply that particular question.

The Chairman: The question was not directed to you. Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. McRae, when I have completed my remarks and finish in the time required I would be pleased to give you a minute or so to answer.

The Chairman: Order, order! Mr. Rose, you and Mr. McRae can go outside and have a conversation but you cannot have it in this Committee.

Mr. Rose: Following along that same line of argument for a moment, I would like to know whether the airline has any record of the various categories of passengers: youth, senior citizens, businessmen, MP's.

Mr. Pratte: Yes, we do have that.

Mr. Rose: If you have the information here, what percentage of your flights are usually occupied by businessmen?

Mr. Pratte: In canada, if I remember correctly—and I could give you some precise figures this afternoon—I think we consider about 55 per cent of the traffic is business traffic on a year-round basis.

Mr. Rose: Yes. If a person can justify this as a business trip—I could perhaps ask your finance man, Mr. Cochrane—is the price of a ticket tax-deductible?

Mr. Pratte: I think I can answer that.

Mr. Rose: I am not suggesting you could not. I was trying to avoid your answering that, but go ahead.

Mr. Pratte: I think the answer is, yes.

Mr. Rose: All right. So of the 1 or 2 per cent who fly, 55 per cent or half are businessmen who write off the cost on their income tax.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Rose.

M. Poulin: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Poulin invoque le Règlement.

M. Poulin: A la suite de la déclaration de M. Rose qui a dit que seulement 1 ou 2 p. 100 des Canadiens prennent l'avion, je crois avoir entendu dire plutôt que malgré ce faible pourcentage, l'industrie aéronautique touchait d'une façon ou d'une autre les Canadiens dans tous les aspects de leur vie, par exemple, par l'approvisionnement de biens et de services etc.; n'est-ce pas ce que vous avez dit plus tôt, monsieur Pratte?

M. McRae: Je serais prêt à en discuter, monsieur le président.

M. Rose: J'ai la parole pour l'instant.

Le président: Monsieur Rose.

M. McRae: Monsieur le président, il me reste encore du temps.

Le président: Vous avez déclaré que vous aviez terminé. Je m'excuse, monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais répondre à cette question.

Le président: La question ne vous était pas posée. Monsieur Rose, vous avez la parole.

M. Rose: Monsieur McRae, une fois que j'aurai terminé mes remarques en temps voulu, je serai prêt à vous donner environ un minute pour répondre.

Le président: A l'ordre. Monsieur Rose, vous et M. McRae pouvez sortir de la salle pour parler mais ne le faite pas ici au Comité.

M. Rose: Dans ce même ordre d'idées, je me demande si votre compagnie tient un dossier des différentes catégories de passagers qui voyagent comme les jeunes, les personnes âgées, les hommes d'affaires, les députés.

M. Pratte: Oui.

M. Rose: Si vous avez ces renseignements, quel pourcentage des vols est d'habitude utilisé par les hommes d'affaires?

M. Pratte: Au Canada, si je m'en souviens bien, je pourrais vous donner des chiffres ici, cet après-midi, je crois que nous considérons que 55 p. 100 du trafic est constitué au cours de l'année par des hommes d'affaires.

M. Rose: Oui. Si une personne peut donc prouver qu'elle est en voyage d'affaires, je pourrais peut-être demander à votre spécialiste en finances, M. Cochrane, si le prix du billet peut être déduit aux fins de l'impôt sur le revenu?

M. Pratte: Je crois pouvoir répondre à cette question.

M. Rose: Je ne prétends pas que vous ne puissiez posez répondre; j'essayais de vous éviter d'avoir à y répondre, mais allez-y.

M. Pratte: Je crois que la réponse est oui.

M. Rose: Très bien, donc, sur les 1 ou 2 p. 100 de la population qui prennent l'avion, 55 p. 100, soit la moitié, sont des hommes d'affaires qui peuvent déduire le coût de leur billet aux fins de l'impôt sur le revenu.

[*Texte*]

Mr. Pratte: You are assuming that 1 or 2 per cent is correct. I cannot contradict you; I do not know.

Mr. Rose: Listen, I always assume that my assumptions are correct.

Mr. Pratte: Assuming that your assumptions are correct, I suppose your reasoning is logical.

Mr. Rose: Right, unless you can shake the premise, it is bound to. It is faultless.

Mr. Pratte, you told us that you would go out to Vancouver and talk to the CALPA. Have you done so?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Rose: Perhaps you could report briefly to the Committee on how the CALPA Vancouver-based people have altered your opinions concerning the increase in flights originating out of Vancouver for next summer.

Mr. Pratte: As a matter of fact, I was in Vancouver on Monday and came back Tuesday morning.

Mr. Rose: Which airline did you take?

Mr. Pratte: The people's airline, your airline.

Mr. Rose: And do you have something to report?

Mr. Pratte: I do not know whether it would be fair to report. With the pilot group, both management and non-management—everybody was there in the room—I had what I considered to be a very healthy, frank, candid and open exchange of views about different matters pertaining to the airline, one of which had to do with the crewing or the staff level at the Vancouver base where representations were made to me.

First of all I should say that in the morning they had a session with the vice-president of flight operations and they made representations to me. Some of their representations I was able to answer on the spot; others, frankly, I was unable to do so. I told them I would look into it and provide them with an answer and ensure that their representations are considered. I certainly was able, and it was very easy for me to assure them that in the staffing there is no desire to downgrade the Vancouver base or the Winnipeg base or any base, that the staffing is done on an entirely different basis.

• 1055

Mr. Rose: No, I am quite certain that there is no desire upon your part to downgrade the Vancouver base. Their concern was that the expansion has gone; they are not going to be downgraded, they are just going to remain static and that is their objection.

Did you say, shortly after you were appointed and visited Vancouver, that Air Canada would try not to become too large and unwieldy at the Toronto and Montreal bases, as that had been an error in the past of some U.S. carriers, but to spread the expansion to the Vancouver base?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Vous supposez qu'un ou 2 p. 100 c'est un chiffre exact. Je ne puis pas vous contredire car je n'en sais rien.

M. Rose: Je suppose toujours que mes hypothèses sont justes.

M. Pratte: Supposons donc que vos hypothèses sont justes, je suppose alors que votre raisonnement est logique.

M. Rose: Oui, à moins que vous ne puissiez en rejetter la prémisse, il doit en être ainsi. Le raisonnement est sans faille.

Monsieur Pratte, vous nous avez dit que vous alliez vous rendre à Vancouver et parler à l'Association Canadienne des pilotes de lignes aériennes. L'avez-vous fait?

M. Pratte: Oui.

M. Rose: Vous pourriez peut-être indiquer brièvement au Comité ce que vous ont dit les représentants de l'Association à Vancouver qui vous a fait changer d'idée en ce qui concerne l'augmentation des vols en partance de Vancouver l'été prochain.

M. Pratte: En fait, je suis allé à Vancouver lundi et je suis revenu mardi matin.

M. Rose: Sur quelle ligne aérienne avez-vous voyagé?

M. Pratte: Sur la compagnie aérienne pour les gens ordinaires, votre ligne aérienne.

M. Rose: Et avez-vous quelque chose à nous dire en fait de rapport?

M. Pratte: Je ne sais pas s'il serait juste que je le fasse. J'ai eu avec l'Association des pilotes, cadres et autres car tous étaient présents, ce que je considère comme un échange d'idées ouvert, franc, sur différentes questions concernant la compagnie aérienne dont l'une se rapportait à la dotation en personnel de la base de Vancouver où l'on m'avait présenté des instances.

Tout d'abord, je devrais indiquer qu'ils ont eu, au cours de la matinée, une séance avec le vice-président des opérations de vol et qu'ils m'ont présenté des requêtes. J'ai pu répondre immédiatement à certaines de leurs demandes, mais pas à d'autres. Je leur ai indiqué que j'allais examiner la question, leur répondre et m'assurer qu'on allait étudier leurs requêtes. J'ai pu facilement les rassurer, leur indiquer qu'on ne voulait nullement réduire la base de Vancouver ou n'importe quelle autre base et que la dotation en personnel se fait d'une façon entièrement différente.

M. Rose: Je suis certain que vous ne voulez pas réduire la base de Vancouver. On s'inquiète là-bas de la disparition de l'expansion, de l'immobilisme.

N'avez-vous pas déclaré, après votre nomination, lorsque vous avez visité Vancouver, qu'Air Canada essayerait de ne pas trop s'agrandir et s'alourdir aux bases de Toronto et de Montréal, car c'était une erreur qu'avaient commise certains transporteurs américains, mais que vous aviez l'intention d'étendre l'expansion à la base de Vancouver?

[*Text*]

Mr. Pratte: I do not know whether I said that; I can tell you what I believe. What I do believe is that to the extent that we can do it at the same time as we are running an efficient airline, I am all in favour of deploying our facilities and our people across the country. I think we need to have a greater presence than we have in a greater number of points in the country and this, I think, fits in with government policy. But at the same time we cannot do that at the expense of the normal efficiency of the airline because there is a price to be paid for that. If we were to do that without regard to efficiency and cost, then the passengers will have to pay and they would tell us we are not efficient. So, we have to combine the two more or less.

Mr. Rose: Yes. You are in a bad spot because if you lean towards service, you are accused of inefficiency; and if you are ruthless in your profit orientation then you get the criticism from the other direction. I can readily appreciate the box you are in.

I wonder if it is possible for you to provide the committee, perhaps this afternoon, with some kind of documentation on the percentage of occupancy of the planes leaving the summer? I am talking about the vacation expansion that was mentioned here. You are adding something like 46 per cent increase to the Toronto base for 1974 and 57 per cent to the Montreal base. Does that take care of the vacation trade, largely?

Mr. Pratte: Are you referring to the increase in the pilot base in Toronto and Montreal?

Mr. Rose: Yes, the crew base.

Mr. Pratte: I would have to check these numbers and I am prepared to provide you with whatever statistics . . .

Mr. Baldwin: We will have to check these numbers, Mr. Rose, but the reason for the growth of the bases is the year-round operational pattern of the aircraft which is not just the vacation trade but what we have to do throughout the course of the year.

Mr. Rose: I have a memo which is entitled: *Revised equipment assignment, Summer '74,* so I concluded it was because of the vacation trade. You are telling me now it is not.

Mr. Baldwin: No. This is a form that is used in reference to the operational schedule breakdowns and "summer" is a broad phrase that we use regarding the operational plan that comes into effect during April and terminates around the beginning of November.

Mr. Rose: The reason that I wanted to know the percentage of occupancy of the flights originating last year from the three major bases is because I am concerned that, while deadheading crews is certainly not an efficient kind of operation, there must be a good deal of deadheading of crews between Toronto and Montreal, a relatively short distance; I readily agree with that, but I am under the impression, and it could be either confirmed or denied by the statistics, that frequently on your overseas flights the Vancouver and Calgary originations are packed to the gunwales and the Montreal and Toronto flights are not that busy.

Mr. Pratte: I think there is no question that this past summer we had an extremely high load factor on the Western Arrow flights.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je ne sais pas si j'ai déclaré cela, mais je puis vous dire que, dans la mesure où nous pouvons le faire, et dans la mesure où c'est efficace pour l'exploitation de notre ligne aérienne, je préconise le déploiement de nos installations et de notre personnel dans tout le pays. Je crois que nous devrions être davantage présents en bien des endroits, ce qui, je crois, cadre avec la politique gouvernementale. D'un autre côté, nous ne pouvons le faire aux dépens de l'efficacité normale de notre société car il faut en payer le prix. Si nous ne tenions pas compte de l'efficacité et des coûts, il incomberait alors aux passagers de payer la facture et ils nous diraient que nous ne sommes pas efficaces. Il faut par conséquent faire un compromis.

M. Rose: Oui. Vous êtes dans une mauvaise situation parce que, d'un côté, si vous insistez sur les services, on vous accuse d'inefficacité, et si, d'autre part, vous insistez sur les profits, alors on vous critique d'une autre façon. Je comprends votre situation.

Vous pourriez peut-être fournir au Comité cet après-midi, le pourcentage des sièges occupés dans vos avions pour cet été? Je parle de l'expansion au moment des vacances dont il a été question ici. La base de Toronto s'accroîtra de 46 p. 100 pour 1974 et celle de Montréal, de 57 p. 100. Est-ce que cela tient compte, dans une grande mesure, du trafic de vacances?

M. Pratte: Est-ce que vous voulez parler de l'expansion à la base de pilotes de Toronto et de Montréal?

M. Rose: Oui, le port d'attache des équipages.

M. Pratte: Je vais vérifier ces chiffres et je suis prêt à vous fournir . . .

M. Baldwin: Il nous faudra vérifier ces chiffres, monsieur Rose, mais l'expansion de ces bases est due à l'exploitation durant toute l'année des appareils qui n'est pas constituée seulement du trafic de vacances, mais de ce qui se produit tout au long de l'année.

M. Rose: J'ai ici un mémoire intitulé: *Revised equipment assignment, Summer '74*; j'en conclus donc que votre trafic de vacances était la cause de l'accroissement. Maintenant, vous me dites que ce n'est pas le cas.

M. Baldwin: Non. Il s'agit là d'une formule utilisée pour la ventilation du programme d'exploitation et «été» est une expression large que nous utilisons pour les plans opérationnels qui entrent en vigueur en avril et qui se terminent au début de novembre.

M. Rose: Je voulais savoir quel était le nombre de sièges occupés pour les vols partis l'an passé des trois bases principales, car je m'inquiète du fait qu'il doit y avoir pas mal de changements d'équipages entre Toronto et Montréal et que ce n'est pas rentable sur une distance relativement courte. Mais j'ai l'impression, et tout ceci peut être confirmé ou infirmé par les chiffres, que souvent les vols à destination de l'étranger en partance de Vancouver et de Calgary sont à pleine capacité alors que, sur les vols en partance de Montréal et de Toronto, il y a moins de sièges occupés.

M. Pratte: Il est certain que l'été dernier, nous avons eu énormément de sièges occupés sur les vols *Western Arrow.*

[*Texte*]

Mr. Rose: Right.

Mr. Pratte: I think it is fair to say that the load factor there was probably higher than it was on the flights originating from Toronto and Montreal.

• 1100

Mr. Rose: Still this next summer, you plan to increase the number of crews out of Toronto and Montreal and leave the Vancouver one static. I do not know how you justify that.

Mr. Pratte: I think that was brought up in Vancouver. I think it is fair to say that we are providing quite a bit of additional capacity on the Western Arrow flights next summer because we are deploying a 747 there, so although the number of flights might not increase, the number of seats is going to be increased substantially.

Mr. Rose: And the number of crew will remain static, therefore that is efficiency. In other words, you are increasing your productivity?

Mr. Pratte: Yes, that is right.

Mr. Rose: On the West Coast. That is really what you are saying, is it? Then would you say that you have become less productive in Toronto and Montreal, because you have increased the number of flights originating there?

Mr. Pratte: I cannot tell you whether . . .

Mr. Rose: You must be using smaller planes there or are you just buying more equipment?

Mr. Pratte: We are getting more equipment; we are getting seven more 1011s comparing summer 1974 with summer 1973 and we are getting one 747, and, we are getting three DC-9s. All of that results in a retraining of staff that is considerable. I am not prepared to say that because the staff level at one base remains static, that means, necessarily, in other bases, the productivity of the employees goes down.

Mr. Rose: Perhaps I can get on later.

Mr. Pratte: I will provide you with the information if I can have some clarification as to exactly what you want after the meeting.

Mr. Rose: Will you please? All right. As I have one question left, I promised Mr. McRae a chance to defend himself against an unwarranted, scurrilous attack from the member from Ottawa.

The Chairman: McRae.

Mr. McRae: Assuming that 98 per cent of the Canadians are paying three quarters of the cost of the 2 per cent of the Canadians who do fly, I would like just to reply on the basis of other services such as freight. It is my assumption that people who are relatively poor spend most of their money on fairly high volume materials that do not travel by air. Is that not a correct assumption? They use potatoes that do not travel by air; they use bread and things like that that do not travel by air. The higher proportion of their wages go in this direction and this is one of the things I just would like to mention. Thank you.

[*Interprétation*]

M. Rose: C'est exact.

M. Pratte: Je crois qu'on peut dire que le facteur du chargement dans ce cas était probablement plus élevé que pour les vols en partance de Toronto et de Montréal.

M. Rose: Vous avez l'intention d'augmenter l'été prochain le nombre de vos équipages en partance de Toronto et de Montréal et ne rien changer dans le cas de Vancouver. Comment expliquez-vous cette situation?

M. Pratte: Je crois qu'on a soulevé la question à Vancouver: Il est cependant juste de dire que nous fournissons des sièges supplémentaires l'été prochain sur les vols *Western Arrow* car nous mettons en service un 747; donc, même si le nombre de vols n'augmente pas, le nombre des sièges augmentera beaucoup.

M. Rose: Le nombre des équipages restera le même et il y a donc là efficacité. En d'autres termes, vous augmentez votre productivité?

M. Pratte: Oui.

M. Rose: Sur la côte ouest. C'est ce que vous dites, n'est-ce pas? Diriez-vous alors que votre rendement baisse à Toronto et à Montréal puisque vous avez augmenté le nombre des vols en partance de ces endroits?

M. Pratte: Je ne puis vous dire si . . .

M. Rose: Vous utilisez des avions plus petits ou est-ce que vous achetez simplement plus de matériel?

M. Pratte: Nous augmentons notre matériel: comparativement à l'été 1973, nous mettons en service à l'été 1974: sept 1011, un 747 et trois DC-9 de plus. Il en résulte un recyclage fort important du personnel. Je ne prétendrais pas que, parce que le personnel reste le même à une base, cela veuille nécessairement dire que le rendement des employés baisse dans les autres bases.

M. Rose: J'aurai peut-être la possibilité d'y revenir plus tard.

M. Pratte: Je vous fournirai les renseignements et j'essaierai de savoir exactement ce que vous voulez après la séance.

M. Rose: J'en serais heureux. Il me reste une question et j'ai promis à M. McRae de le laisser se défendre contre une attaque indigne et non justifiée du député d'Ottawa.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: En supposant que 98 p. 100 des Canadiens paient ¾ des frais de ces 2 p. 100 de Canadiens qui prennent l'avion, je voudrais parler des autres services comme le transport des marchandises. Je crois comprendre que les gens qui sont relativement pauvres dépensent la plupart de leur argent pour des produits volumineux qui ne voyagent pas par la voie des airs. Ai-je raison? Ils consomment des pommes de terre qui ne sont pas transportées par voie aérienne, du pain etc. La majeure partie de leur salaire est dépensée de cette façon, c'est ce que je voulais vous indiquer. Merci.

[*Text*]

Thank you, Mr. Rose.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I should mention that Mr. Baldwin will not be here this afternoon. You wanted Air Canada back as I understood it . . .

Mr. Blenkarn: Will Mr. Baldwin be here tonight, Mr.Chairman?

The Chairman: No.—to question Air Canada on Terminal No. 2 in Toronto so I would encourage you to make use of your time along that line now.

Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I was hoping to wind up some certain matters concerning Wardair before I got into that.

The Chairman: I caution you.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, that is indeed unfortunate, but in any event, perhaps, I will still go on with the line we were on before for some consistency.

Mr. Chairman, to Mr. Vaughan, the last time you were here, you promised to give us a statement in connection with the operation of Econoair for the period until August, in any event. Have you that statement for the Chairman? That is a complete profit and loss statement, is it, Mr. Vaughan?

Mr. R. T. Vaughan (Q.C., Vice-President and Assistant to the Chairman, Air Canada): Up to . . .

Mr. Blenkarn: To what point?

Mr. Vaughan: . . . October 31.

Mr. Blenkarn: Until October 31, which is a nine-month statement then?

Mr. Vaughan: A little longer than that.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I address this question to the whole group here from the company. The question of the purchase of Wardair was presented to the Canadian Transport Commission and in the argument before the Commission, the suggestion was made that Air Canada would continue in the charter business and Wardair would continue separately in the charter business and there would be, therefore, no reduction in competition, and that both companies would continue to be charter carriers. It was on that basis that the Canadian Transport Commission approved the purchase. Am I correct in saying that the approval was appealed to the government?

Mr. Pratte: That is right, and the appeal is still pending.

• 1105

Mr. Blenkarn: I just want to confirm this again. The evidence is that the company is paying approximately $2.7 million for 30 per cent of the stock in Wardair, on a purchase price of $2.50 a share, and that this purchase price is not very far off the total book value of the company, the total book value being approximately $3.5 million. The company is to buy 30 per cent of the action for $2.7 million.

I am sure you have had a chance to check the market since last week. I understand that the price of Wardair stock at present is $1.75 a share. Can you confirm that?

[*Interpretation*]

Merci, monsieur Rose.

Le président: Monsieur Blenkarn, je voulais vous dire que M. Baldwin ne sera pas présent cet après-midi. Vous voulez qu'Air Canada comparaisse à nouveau . . .

M. Blenkarn: Est-ce que M. Baldwin sera ici ce soir, monsieur le président?

Le président: Non. Si vous voulez poser des questions à Air Canada au sujet du terminus n° 2 à Montréal je vous encouragerais à le faire tout de suite.

Monsieur Blenkarn, vous avez la parole.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je voulais en terminer avec certaines questions concernant la Wardair avant d'entrer dans ce sujet.

Le président: Je vous ai averti.

M. Blenkarn: Monsieur le président, c'est malheureux, mais je préférerais de toute façon continuer dans la même voie que précédemment afin d'établir ici une certaine logique.

Monsieur le président, monsieur Vaughan, la dernière fois que vous avez comparu ici vous nous aviez promis de nous fournir un état de l'exploitation d'Econoair pour la période allant jusqu'au mois d'août. Avez-vous préparé cet état pour le président? Soit un état complet pertes et profits, monsieur Vaughan?

M. R. T. Vaughan (c.r., vice-président et adjoint au président, Air Canada): Jusqu'à . . .

M. Blenkarn: Jusqu'à quand?

M. Vaughan: Jusqu'au 31 octobre.

M. Blenkarn: Jusqu'au 31 octobre, ce qui constitue un état pour neuf mois?

M. Vaughan: Pour une période un peu plus longue.

M. Blenkarn: Monsieur le président, j'adresse cette question à toutes les représentants de la société ici présents. La question de l'achat de la *Wardair* a été soumise à la Commission canadienne des transports et, dans les raisons présentées à la Commission, il était indiqué qu'Air Canada continuerait de s'occuper des vols affrétés et que *Wardair* continuerait ses vols affrétés séparément et que par conséquent il n'y aurait pas réduction de la concurrence et que les deux sociétés continueraient à être des transporteurs affrétant des avions. C'est à cette condition que la Commission canadienne des Transports a approuvé l'achat. Est-il exact qu'on a appelé de cette autorisation auprès du gouvernement?

M. Pratte: C'est exact, et la décision n'a pas été encore rendue.

M. Blenkarn: Je voudrais simplement confirmer cela, encore une fois. La compagnie paie environ 2.7 millions de dollars pour 30 p. 100 des actions de Wardair, soit un prix d'achat de $2.50 par action et ce prix d'achat n'est pas très loin de la valeur estimée totale de la compagnie qui est d'environ 3.5 millions de dollars. La compagnie va acheter 30 p. 100 des actions pour 2.7 millions de dollars.

Je suis sûr que vous avez vérifié le cours de ces actions à la bourse depuis la semaine dernière. Je crois savoir que l'action Wardair est coté à l'heure actuelle à $1.75. Pouvez-vous confirmer cela?

[*Texte*]

I ask you to confirm that fact. Is that right?

Mr. Pratte: What fact?

Mr. Blenkarn: The fact that Wardair stock can be bought on the market at $1.75 a share.

Mr. Pratte: I do not know.

An hon. Member: I will lend you the *Globe and Mail* here.

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. Blenkarn: I also want to confirm to you that the aircraft in the balance sheet and all the other assets of Wardair, are amortized much the same as other airlines over the total life expectancy of the equipment, reserving possibly 10 or 15 per cent life expectancy at the end of the amortization period. So in effect there are no hidden values in the balance sheet that you might normally expect because of the excessive capital cost allowance permitted in the Income Tax Act. Is that correct?

Mr. Pratte: I would like to answer this question in the following way. In spite of the appearance that might have been given, I was involved quite a bit in the purchase of Wardair. I would like to say that I never thought that when you purchase a company, the value of the company has to be determined essentially on the basis of its book value, unless your intent in purchasing the company is to wind it up. Certainly when we agreed to purchase a one-third interest in Wardair, our intention was not to wind up the company.

Mr. Blenkarn: The other statement given by Mr. Vaughan yesterday was perfectly true and approved by the CTC, that you are not going to wind it up. But I want to put this again on the record, that your purchase price was determined . . .

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Poulin.

Mr. Poulin: The question is asked of the witness . . .

Mr. Blenkarn: This is my time, Mr. Poulin. You can have your time later.

The Chairman: Order. Mr. Poulin is speaking on a point of order.

Mr. Poulin: Really if we want to get to the truth of these things and the facts, the witnesses cannot be cut off when the answer he is getting becomes embarrassing to the questioner. The witness should be permitted to continue to answer the question.

The Chairman: Mr. Poulin, your point of order is well taken. Mr. Pratte would like to continue his remarks, Mr. Blenkarn.

Mr. Pratte: When we had to establish a value for the company, we examined and considered, in addition to its financial position as revealed by its financial statements, the operating results of the company for the past years and also, because that is most important in my view, the projected results. Whatever a company has done in the past is one thing; whatever it is going to do in the future is another. Since we are not buying the company because of its past results but because of what we thought the company could be in the future, this was a most important factor in our minds. Just to check on our judgment, we had an independent valuation made, as was mentioned, and we struck a deal with Mr. Max Ward which was well within the parameters that I accept.

[*Interprétation*]

Je vous demande de confirmer ce fait. Est-il exact?

M. Pratte: Quel fait?

M. Blenkarn: Le fait qu'on peut acheter des actions Wardair à la bourse pour $1.75 de l'action.

M. Pratte: Je ne sais pas.

Une voix: Je vais vous prêter mon exemplaire du *Globe and Mail.*

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. Blenkarn: Je tiens également à vous confirmer que les avions et tout le reste de l'actif de Wardair est amorti à peu près de la même façon que pour les autres compagnies aériennes, en ce qui concerne la prévision de la durée de vie d'ensemble des équipements, ce qui laisse prévoir une durée de vie de 10 ou 15 p. 100 après l'amortissement. Donc, il n'y a pas de valeur cachée dans le bilan que l'on pourrait normalement prévoir en raison de la déduction pour immobilisation excessive prévue dans la Loi de l'impôt sur les revenus. Est-ce exact?

M. Pratte: Je vais vous répondre ainsi. Malgré les apparences, j'ai participé dans une grande mesure au rachat de Wardair. Je n'ai jamais considéré que, lors du rachat d'une compagnie, la valeur de celle-ci doit être déterminée essentiellement d'après son actif, à moins qu'on ait l'intention de l'acheter uniquement pour la liquider. Notre intention n'est certainement pas de liquider la compagnie lorsque nous achetons une participation de un tiers dans Wardair.

M. Blenkarn: La déclaration faite hier par M. Vaughan est parfaitement exacte et approuvée par la CCT, à savoir que vous n'allez pas liquider. Mais je voudrais faire figurer encore une fois au procès-verbal que le prix d'achat a été déterminé . . .

M. Poulin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Poulin.

M. Poulin: On demande au témoin . . .

M. Blenkarn: C'est mon tour de parole, monsieur Poulin. Vous aurez votre tour plus tard.

Le président: A l'ordre. M. Poulin invoque le Règlement.

M. Poulin: Si nous voulons vraiment entendre la vérité, et aller au fond des choses, il ne faut pas interrompre le témoin dès que la réponse qu'il donne aux questions devient embarrassante pour son auteur. Il faut laisser le témoin continuer à répondre à la question.

Le président: Monsieur Poulin, je prends bonne note de votre rappel au Règlement. Monsieur Blenkarn, M. Pratte voudrait continuer à répondre.

M. Pratte: Lorsqu'il nous a fallu établir la valeur de la compagnie, nous avons tenu compte, outre de sa position financière telle qu'elle apparaît dans son bilan, des résultats d'exploitation pour l'année passée et également, parce que cela est très important selon moi, des prévisions d'avenir. Ce que la compagnie a fait par le passé est une chose et ce qu'elle est susceptible de faire à l'avenir en est une autre. Vu que nous n'achetons pas la compagnie sur la base de ses résultats d'exploitation passés mais plutôt de ce que nous pensons qu'elle pourra accomplir à l'avenir, c'est ce dernier facteur qui a prévalu. Pour vérifier notre propre jugement, nous avons fait faire une évaluation indépendante et nous sommes parvenus à un accord avec M. Max Ward qui est très loin de dépasser les limites que nous nous étions fixés.

[*Text*]

• 1110

Now, I have to say that under the terms of our agreement with Mr. Ward there is a provision that permits both Air Canada and Mr. Ward to get out of the deal at any time since the deal was not consummated prior to December 31, 1972. In other words, because of the legislation the deal could not be firm; it had to be subject to the approval of the CTC. Since neither party knew how long it would take and neither party wanted to be committed forever, to that deal not kowing how long the CTC and the government, if there were an appeal, would take to make that decision, there is an escape clause at the end of the agreement.

It says that if the conditions of paragraph 3(f) have not been fulfilled by December 31, 1972 and paragraph 3 (f) is the paragraph that refers to the approvals that are necessary to complete the transfer of the stock or such later date as may be mutually agreed upon, either party may at any time thereafter rescind this agreement by notice to the other party and to the vendor's and purchaser's escrow agents,

> and in such event both parties shall be released from their respective obligations hereunder. Until the giving of such notice, however, both parties shall remain bound by the provisions hereon.

I am just pointing this out to the members of this Committee because any information that we have at this point in time that might be of interest to this Committee for certain reasons, I have to be careful not to release if I believe it could be usleful in some manner or other to Mr. Ward, should he ever want to get out of the deal.

Mr. Blenkarn: The cash flow in Wardair was a reverse cash flow for some time and they were in deficit working capital position. Nonetheless, Wardair is still operating fairly well and was able, without your guarantee, I understand, to make a lease arrangement to get their 747. Is that correct?

Mr. Pratte: Certainly he was able to get delivery of the 747, and certainly there is no guarantee, moral or otherwise, by Air Canada in respect of the purchase of that 747.

Mr. Blenkarn: It was suggested the other day that what you were really buying was expertise; you were buying brains, you were buying ability to operate in the charter field effectively. But I note that you are only buying 30 per cent of the company, that Wardair, in your evidence before the CTC, and as approved by the CTC, was going to continue to operate. As a result of the purchase you will have less than control of the company. The company will still be operated in competition with Econair or whatever charter arrangements you are making.

I would really like to know how you to propose to get any expertise from Wardair if you will not control Wardair and your only position will be as an investor. In other words, what you are doing is buying an investment, very much like a holding company. You are not getting managment. You are getting representation on the board of directors but you are certainly not getting the employees, or you are not having the employees on your payroll, that will provide you with expertise. Is that correct?

[*Interpretation*]

Il faut dire également que, selon les termes de notre accord avec M. Ward, il existe une disposition qui permet aussi bien à Air Canada qu'à M. Ward de revenir sur l'accord étant donné qu'il n'est pas entré en vigueur avant le 1er décembre 1972. Autrement dit, l'accord ne pouvait être signé de façon ferme en raison de la législation existante qui nécessite l'autorisation de la CCT. Étant donné qu'aucune des deux parties ne savait combien de temps cela prendrait et qu'aucune des parties ne voulait s'engager pour un temps indéterminé ne sachant pas combien de temps il faudrait à la CCT ou au gouvernement, en cas d'appel, pour prendre une décision, on a ajouté à la fin de l'accord une clause de sauvegarde.

Elle dit que si les conditions du paragraphe 3(f) n'ont pas été remplies au 31 décembre 1972—et le paragraphe 3(f) est celui qui fait référence aux autorisations qui sont nécessaires pour réaliser le transfert des actions—ou à une date ultérieure qui leur conviendra de fixer, chaque partie pourra à tout moment rendre l'accord nul en avisant l'autre partie et l'agent la représentant,

> éventualité dans laquelle les deux parties seront dégagées de leurs obligations respectives en vertu de cet accord. Néanmoins, avant qu'un tel avis ne soit donné, les deux parties resteront liées par les dispositions de l'accord.

Je souligne l'existence de cette clause à l'intention des membres du Comité parce que je dois être très prudent avec les informations que je communique au Comité, car elles pourraient se révéler utiles d'une façon ou d'une autre à M. Ward s'il voulait mettre fin à l'accord.

M. Blenkarn: Le bilan opérationnel de Wardair était déficitaire pendant quelque temps mais la compagnie fonctionne néanmoins toujours relativement bien et a été en mesure, avec votre garantie semble-t-il de conclure un contrat de leaving pour son 747. Est-ce exact?

M. Pratte: La compagnie a obtenu la livraison de son 747 mais Air Canada n'a donné aucune garantie d'aucune sorte en ce qui concerne l'achat de cet avion.

M. Blenkarn: On a laissé entendre l'autre jour que ce que vous achetiez réellement était de la matière grise, que vous achetiez des cerveaux et des capacités d'opérer de façon efficace dans le secteur des charters. Mais je remarque que vous n'achetez que 30 p. 100 de la compagnie et que Wardair va continuer de fonctionner autonome, selon les termes de l'autorisation accordée par la CCT. La participation que vous allez acquérir ne vous permettra pas de contrôler la compagnie. Elle continuera à concurrencer Econair ou toute autre filiale de charter que vous allez mettre sur pied.

Je me demande comment vous ferez pour bénéficier de ces connaissances techniques si vous ne contrôlez pas Wardair et que vous n'êtes qu'un investisseur parmi d'autres. Autrement dit, tout ce que vous faites est de réaliser un investissement un peu à la manière d'une société de holding. Vous n'obtenez pas la gestion, vous serez représentés au Conseil d'administration mais vous n'allez certainement pas pouvoir mettre sur votre feuille de paie les employés qui possèdent cette compétence technique. Est-ce exact?

[*Texte*]

Mr. Pratte: You are assuming, sir, many things that I do not think have been established. When we purchased Wardair, we considered a number of options. As was mentioned, we thought and we still believe that the charter market is here to stay, and we thought we had to do a better joe in terms of catering to that kind of market. So we considered whether we should establish a wholly-owned subsidiary, like most European carriers are doing.

Mr. Blenkarn: And you did that, in Econair.

Mr. Pratte: That is not a wholly-owned subsidiary to operate charter flights. Econair is a wholly-owned subsidiary only to sell and consolidate charter seats. But it does not operate airplanes, unlike the subsidiaries of BOAC, Air France, Lufthansa. I think all of the European carriers have charter subsidiaries. I think the only reason the American carriers do not have any charter subsidiaries is that it is not permissible under their own legislation.

We considered establishing a subsidiary that would do nothing but charter operations. We rejected that because we felt that this would be too costly. We considered establishing a division within Air Canada that would deal only with charter operations and we considered buying into Wardair. We felt that over-all it was better to buy into Wardair because it appeared that it was a good business deal in the beginning and also it would permit the marketing area a greater degree of co-operation than otherwise would exist.

• 1115

We have not been able, because the deal has not been approved yet, to establish or to work out all of the details of the arrangements, but certainly it is envisaged that there would be an exchange of information or marketing arrangements between our marketing people, that there might be an exchange of personnel, because they recognize that in certain areas we are stronger than they are and perhaps we can learn from them in other areas.

The price was arrived at on the basis of the past and future projected earnings of the company, not allowing anything for these kinds of advantages we hope to derive form this kind of association.

Mr. Blenkarn: I suggest to you, sir, that . . .

The Chairman: Your last question, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: . . . you are making an investment in another airline and that you are operating very much like an investment company. I understand Mr. Stevens, who is here, would like to talk to you later about your other investment proposals, but I would like to move that this Committee recommend to the House of Commons that the House of Commons direct the government to refuse to ratify the purchase by Air Canada of 30 per cent of the shares of Wardair Canada Limited. I make that motion.

The Chairman: Do you have it written out?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Vous postulez, monsieur, un grand nombre de choses qui sont loin d'être décidées. Lorsque nous avons racheté Wardair, nous avons envisagé un certain nombre d'options. Comme on a déjà dit, nous pensions et nous croyons toujours que le marché des charters va se développer et qu'il nous fallait améliorer notre position dans ce marché. Nous avons donc envisagé de créer une filiale que nous contrôlerions entièrement, comme le font la plupart des compagnies aériennes européennes.

M. Blenkarn: Et c'est ce que vous avez fait en créant Econair.

M. Pratte: La filiale Econair n'assure pas les vols charter. Elle se contente d'acheter et de garantir les places dans les avions charter, mais elle ne possède pas les avions, contrairement aux filiales de la BOAC, d'Air France et la Lufthansa. Je pense que toutes ces compagnies européennes ont des filiales de charter. Je pense que la seule raison pour laquelle les compagnies américaines n'ont pas ce genre de filiale est que la législation le leur interdit.

Nous avons envisagé de créer une filiale qui se limiterait exclusivement aux opérations charter. Nous avons rejeté cette idée parce qu'elle était trop coûteuse à réaliser. Nous avons envisagé d'ouvrir une section au sein d'Air Canada qui s'occuperait uniquement des vols charter et nous avons envisagé d'ajouter une participation à Wardair. Nous avons pensé que dans l'ensemble cette dernière solution était la meilleure car elle paraissait comme une bonne affaire financière au départ qui permettrait une meilleure coopération dans le domaine du marketing que les autres solutions.

Étant donné que la transaction n'a pas encore été autorisée, nous n'avons pas encore été en mesure de mettre au point tous les détails de l'arrangement, mais il y aura certainement un échange d'informations et des arrangements en matière de marketing entre les deux sociétés, et peut-être un échange de personnel car Wardair reconnaît que dans certains domaines nous sommes meilleurs qu'elle et nous pouvons apprendre d'elle dans d'autres points.

Le prix d'achat a été déterminé sur la base des revenus passés et prévus de la compagnie, sans tenir compte de ce genre d'avantages que nous espérons dériver de notre association.

M. Blenkarn: Je trouve, monsieur, que . . .

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: . . . c'est un simple investissement dans une autre compagnie aérienne et que votre rôle se limite pratiquement à celui d'une compagnie d'investissements. Je crois que monsieur Stevens, qui se trouve ici, aimerait parler tout à l'heure de vos autres projets d'investissements mais pour ma part je voudrais déposer une motion afin que ce Comité recommande à la Chambre des communes d'ordonner au gouvernement de refuser la ratification de l'acquisition par Air Canada de 30 p. 100 des actions de *Wardair Canada Limited.* Je dépose cette motion.

Le président: L'avez-vous par écrit?

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: In the interval, perhaps I could pursue my questions on the same subject which might help to . . .

The Chairman: I would rather you dealt with the motion and gave me some advice about whether you believe it to be in order.

Mr. Mackasey: I do not believe it is in order any more than someone could make a motion that we propose to the House of Commons that Air Canada be abolished. Air Canada either is going to be run by the House of Commons and this Committee or it is not.

We talk about a Crown corporation, Mr. Chairman, in direct contrast to a department of the government for the very specific reason that a Crown corporation is to have as much autonomy as possible, and the operation of Air Canada as a Crown corporation depends to a great extent on the degree of interference we exercise over it.

The very fact that Air Canada is a Crown corporation is because somebody in his wisdom realized that in order to be efficient and carry out its mandate it had to have a degree of independence from Parliamentarians that a department does not necessarily have.

I think the motion is entirely out of order. Perhaps the Chairman may want to take it under advisement. I do not mind that. We are quite prepared to come back and listen to your ruling later. I know it is a very difficult problem.

The Chairman: The Chair wonders about the wording. We had a parallel situation before the Committee, Mr. Mackasey, with regard to Bell Canada. CTC had handed down a ruling with regard to the rate increase for Bell Canada. The Governor in Council and the Cabinet were reviewing CTC's ruling, if you recall. This Committee recommended that the application for a rate increase by Bell Canada that was approved by CTC be turned down by the Governor in Council. I do not think the Committee was solely responsible for the government's the following day making a decision which, in fact, turned down CTC's ruling.

Mr. Mackasey: This is not a recommendation that the Governor in Council reject the findings or the recommendations of the CTC or its approval. That is fundamentally different from saying that the House of Commons reject it.

The Chairman: I said I wondered about the wording of the motion, if you recall. But the situation parallels the Bell Canada situation and this Committee was unanimous, if my memory serves me right, in recommending to the House that that rate increase be rejected.

I would like the wording of the motion changed.

• 1120

An hon. Member: Mr. Chairman, he can write his own motion.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Oui.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Dans l'intervalle, je pourrais peut-être poursuivre ce même sujet avec des questions qui contribueront peut-être à . . .

Le président: J'aimerais plutôt que nous débattions sur la motion et que vous me disiez si vous la considérez comme recevable.

M. Mackasey: Je ne pense pas que cette motion soit plus recevable qu'une autre et recommanderait à la Chambre des communes d'abolir Air Canada. Air Canada va soit être dirigé par la Chambre des communes et ce Comité ou ne va pas l'être.

Air Canada est une société de la Couronne, monsieur le président, par opposition directe à un ministère du gouvernement et cela pour la raison très précise qu'une société de la Couronne doit avoir autant d'autonomie que possible et les résultats d'Air Canada en tant que société de la Couronne dépendent de façon inversement proportionnelle du nombre de nos interventions dans son fonctionnement.

Le fait qu'Air Canada soit une société de la Couronne est parce que quelqu'un s'est rendu compte dans un éclair de sagesse que pour être efficace et pouvoir exécuter son mandat, la Société devait jouir d'un certain degré d'indépendance vis-à-vis des parlementaires, indépendance dont ne bénéficie pas nécessairement un ministère.

Je pense que la motion est totalement irrecevable. Peut-être le président voudra-t-il demander conseil. Cela me conviendrait parfaitement et nous sommes tout à fait prêts à revenir plus tard pour entendre votre décision. Je sais que c'est un problème très difficile.

Le président: Le libellé de la motion me préoccupe. Nous avions une situation identique au sein de ce Comité au sujet de Bell Canada. La Société avait rendu une décision en ce qui concerne l'augmentation des tarifs de la Bell Canada. Comme vous vous en souvenez, le gouverneur en conseil et le cabinet ont réexaminé la décision de la Société. Ce comité a recommandé que l'entrée en vigueur des augmentations de tarif de Bell Canada qui avaient été approuvées par la Société soit refusée par le conseil. Je ne pense pas que le comité à lui seul ait poussé le gouvernement à rejeter la décision de la Société le jour suivant.

M. Mackasey: Ceci n'est pas une recommandation demandant au gouverneur en conseil de rejeter une autorisation ou une recommandation de la Société. Il est entièrement différent de recommander à la Chambre des communes de rejeter cela.

Le président: Je vous avais dit que le libellé de la motion me préoccupe. La situation ressemble à celle de Bell Canada, et si je me souviens bien, le Comité a recommandé à l'unanimité à la Chambre de rejeter sa demande d'augmentation de ses tarifs.

Je voudrais que le libellé de la motion soit modifié.

Une voix: Il peut formuler sa propre motion, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: That is right, he can write his own motion; but I must advise the Committee that it appears to be in order—the thought expressed parallels the Bell Canada one which this Committee has already dealt with and it appears to be in order.

Mr. MacKay: It is only a recommendation, after all, Mr. Chairman.

Mr. Blenkarn: "The Committee recommends . . ."; that is a recommendation alright.

Mr. MacKay: That is true; so therefore that standard should be acceptable.

The Chairman: It is a matter of whether it is in order or not.

Well, the Clerk has done some looking up. The language which has been customary in committee is: "This committee recommends that the government consider the advisability of . . .". You are right, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am an expert on rules.

The Chairman: I would imagine, Mr. Blenkarn, that it will put it right if you . . .

Mr. Blenkarn: I will change it, if you want, to include the words "consider the advisability of".

The Chairman: The motion is in order. Shall I put the question?

Some hon. Members: No, no.

The Chairman: Well, then speak to it.

Mr. Mackasey: We have not even heard the motion.

The Chairman: Have you changed it, Mr. Blenkarn? Perhaps I should not put words in your mouth.

Mr. Rose: Mr. Chairman, this bothersome lull . . .

The Chairman: I am sorry.

Mr. Rose: No, I do not think your intervention is a lull; but it seems to me that if you are going to change the wording to "consider the advisability of", you are really going to have to rewrite the motion.

The Chairman: Fine. We will continue while Mr. Blenkarn rewrites the motion. Mr. Guay is the next questioner.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, the two items that I would like to question Mr. Baldwin on are not on the motion, Mr. Chairman. I am not speaking on the motion.

The Chairman: No, you are asking the witness questions.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you. I would like to have Mr. Baldwin verify the statement made by Mr. Rose pertaining to the 2 per cent of the public travelling by air, and whether you do that today or in a written submission later on, I do not mind, but I would like to have that matter clarified. I think it is very important that it be clarified.

Mr. Baldwin: I would like to file a more definitive reply later after we have done some statistical analysis, though a quick calculation leads me to believe that it is very substantially on the low side and that the true figure is somewhere between 10 and 15 per cent, probably closer to 15 per cent. But, as I said, I would prefer to file a later reply after running a statistical check.

[*Interprétation*]

Le président: C'est juste, le député pourrait présenter une motion à lui, mais je pense qu'il y a effectivement un parallèle avec le cas de la société Bell Canada et que la réflexion du député me semble tout à fait justifiée.

M. MacKay: Après tout, il ne s'agit que d'une simple recommandation, monsieur le président.

M. Blenkarn: «Le Comité recommande . . .», donc, c'est effectivement une recommandation.

M. MacKay: C'est juste, la norme devrait donc être acceptable.

Le président: Il s'agit de savoir si c'est recevable ou non.

Le greffier vient de vérifier certaines choses. Le libellé normalement utilisé en comité est le suivant: «Le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité . . .». Vous avez raison, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le Règlement, cela me connaît.

Le président: J'imagine que, pour corriger la chose, monsieur Blenkarn, il vous suffirait de . . .

M. Blenkarn: J'ajouterai donc les mots: «étudie l'opportunité de . . .».

Le président: La motion est recevable. Voulez-vous que je la mette aux voix?

Des voix: Non.

Le président: Eh bien, discutons-en.

M. Mackasey: Nous ne l'avons même pas encore entendue.

Le président: L'avez-vous modifiée, monsieur Blenkarn? Je ne devrais peut-être pas m'avancer trop.

M. Rose: Monsieur le président, cet endormi . . .

Le président: Je m'excuse.

M. Rose: Non, je ne voulais pas faire allusion à votre intervention, mais il me semble qu'il faudra rédiger la motion autrement si l'on veut ajouter les mots «étudier l'opportunité de».

Le président: Très bien. En attendant que M. Blenkarn rédige la motion, nous allons continuer le débat. La parole est à M. Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, les deux questions que j'aimerais poser à M. Baldwin ne concernent pas la motion, monsieur le président.

Le président: Non, vous posez des questions au témoin.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci. Je voudrais que M. Baldwin nous donne son avis au sujet de la déclaration faite par M. Rose selon laquelle 2 p. cent des voyageurs choisissent l'avion comme mode de transport. Peu m'importe que vous me donniez la réponse aujourd'hui même ou plus tard, par écrit, mais je voudrais que ce point soit précisé. Je pense que c'est très important.

M. Baldwin: Je vous donnerai la réponse complète lorsque j'aurai analysé les chiffres plus en détail, mais un rapide calcul me fait penser que ce pourcentage se situe plutôt autour de 10 ou même 15 p. cent. Je vous enverrai néanmoins la vraie réponse lorsque j'aurai vérifié les chiffres.

[*Text*]

Mr. Guay (St. Boniface): Very good. Thank you.

My other question . . .

Mr. Rose: Mr. Chairman, could I ask a question about that, please?

The Chairman: Yes.

Mr. Rose: Will your statistical check include the number of individuals flying, because some people, for example, some members of Parliament . . .

Mr. Baldwin: Will it include the repeat travellers? Is this the point?

Mr. Rose: The repeat travellers, yes.

Mr. Baldwin: Yes, it will. This is why I want a little more time to make an analysis. But, as I said, some quick mathematics suggest that it is between 10 and 15 per cent.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, regarding Mr. Pratte's answer to Mr. Rose on the other matter pertaining to the 55 per cent of traffic that was business, or a businessman representing firms and so on: my request is again to clarify the thing. The fact that there may be an expense deduction thereon does not necessarily mean the person actually travelling but the firm for which they may be travelling. This might be incurred as an expense as far as their travelling expenses are concerned. So, in other words, it is not a personal exemption is most instances.

Mr. Pratte: No; my understanding is, whenever a man is travelling on business he can deduct his business expenses against his revenue when reporting for income tax purposes, or just for the operating profit and loss statement.

Mr. Guay (St. Boniface): As far as you are concerned it has no bearing on your operation of any kind? You do not mind?

• 1125

An hon. Member: It is normal.

Mr. Guay (St. Boniface): I understand from the statement you made the other day, and again today, that in sales and promotion, listed under operating expenses, wages were included. Could consideration be given to separating those two in your statements of income and earnings in the future?

Mr. Pratte: We can give consideration to it. As I understand it, in reporting it that way we are following the requirements of the ATC.

We have the breakdown.

Mr. Guay (St. Boniface): The other matter is entirely different from what we have been questioning. It has to do with the request of the city of Brandon for a regional carrier. The Mayor of Brandon brought to the attention of the Minister, and other members of Parliament, the importance of having service out of Brandon and for the surrounding area in western Manitoba, including Winnipeg, and beyond to Regina and possibly Yorkton. I understood from the delegation that there was a possibility that Air Canada, as it has in other instances, would object to Transair offering its service in that area. Is that true? Would you object to another carrier giving service to the city of Brandon or the Prairies?

[*Interpretation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Très bien. Merci.

Ma deuxième question . . .

M. Rose: Monsieur le président, puis-je intervenir pour poser une question à ce sujet?

Le président: Oui.

M. Rose: Les chiffres que vous allez vérifier, comprennent-ils le nombre des passagers qui prennent l'avion, car certaines personnes comme, par exemple, certains députés de . . .

M. Baldwin: Vous voulez savoir si nos statistiques tiennent compte du fait que certaines personnes voyagent plus d'une fois par avion? Est-ce cela?

M. Rose: Oui.

M. Baldwin: Oui, ils en tiennent compte. C'est pour cette raison qu'il me faut un peu plus de temps avant de pouvoir vous donner la réponse. Je crois néanmoins pouvoir vous dire dès maintenant qu'il s'agit plutôt de 10 à 15 p. cent.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, j'aimerais également voir vérifier la réponse fournie par M. Pratte à M. Rose disant que 55 p. cent des voyageurs voyagent par affaires. Le fait qu'il est possible de déduire les frais de voyage n'est pas tellement intéressant en ce qui concerne les personnes qui voyagent effectivement, mais en ce qui concerne l'entreprise pour laquelle elles le font. Les dépenses peuvent être déduites en tant que frais de voyage. Autrement dit, dans la plupart des cas, il ne s'agit pas d'une exemption personnelle.

M. Pratte: Je ne sais pas, je pense plutôt qu'un homme d'affaires peut déduire de son revenu ses frais de voyage d'affaires aux fins de l'impôt ou au bilan des profits et pertes.

M. Guay (Saint-Boniface): Et cela ne change rien pour vous? Cela vous est égal?

Une voix: C'est normal.

M. Guay (Saint-Boniface): L'autre jour, et encore une fois aujourd'hui, j'ai cru comprendre que les salaires étaient compris dans les frais de vente et de promotion qui se trouvent sous la rubrique de vos dépenses de fonctionnement. Est-ce que vous pourriez séparer ces éléments dans votre bilan à l'avenir?

M. Pratte: Nous allons y réfléchir. Je crois que notre méthode comptable correspond aux conditions fixées par le CTA.

Nous avons néanmoins une liste détaillée.

M. Guay (Saint-Boniface): Maintenant, j'aimerais passer à un sujet tout à fait différent, c'est-à-dire la demande de transporteur régional présentée par la ville de Brandon. Le maire de Brandon a attiré l'attention du ministre et d'autres députés sur la nécessité d'ouvrir une ligne qui desserve Brandon et d'autres villes dans l'Ouest du Manitoba, y compris Winnipeg, Regina et peut-être, Yorkton. Air Canada a, apparemment ici aussi, l'intention de s'opposer à ce que ce soit Transair qui obtienne la permission d'exploiter cette ligne. Est-ce vrai? Avez-vous l'intention de vous opposer à ce que ce soit une autre ligne aérienne qui desserve la ville de Brandon ou les Prairies?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I would have to investigate; I have no personal knowledge of the matter to which you have just referred. I will enquire and let you know.

Mr. Guay (St. Boniface): I would appreciate that. I think it is of great importance to the city of Brandon and other prairie cities, such as Regina and Yorkton, that Transair, which serves the north, be given an opportunity to give this service. While Brandon might be asking for that service, it is equally as important for people from the city of Winnipeg, or anybody landing in Winnipeg wanting to go to Brandon or some of those areas.

Mr. Pratte: I will look into it and let you know.

Mr. McRae: A supplementary, Mr. Chairman, one very short statement.

The Chairman: All right. Go ahead Mr. McRae.

Mr. McRae: This was in the other day, but I want to put it back into the record this morning: in contrast with the air user, who apparently pays 25 per cent of the cost, according to figures given to me informally by the CTC the rail user pays 80 per cent of the cost.

The Chairman: Yes.

Mr. Blenkarn has handed in his motion.

Mr. Blenkarn: I amended that motion, Mr. Chairman; I do not think it is really necessary, but it does conform exactly with your rule.

The Chairman: I will read the motion:

> That the Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30 per cent of the capital stock of Wardair Canada Limited.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I will request a recorded vote on this motion.

The Chairman: I think the motion is in order. This Committee has made a number of recommendations in the past with regard to legislation that we were studying. The bill we have before us covers moneys for Air Canada to discharge the obligations of the airline in the purchasing of equipment. It appears to me to be in order, . . .

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a point of order.

• 1130

The Chairman: Mr. Poulin on a point of order.

Mr. Poulin: On the point of order whether or not this motion is in order, the motion goes right to the very heart of management decisions and whether or not management is entitled to make decisions in the day-to-day normal operation of the company. The company and its powers and objectives have been defined by Parliament and so long as they are operating within the authority given to them by Parliament, whether it be in the purchase of equipment such as a 747, whether it be in gratifying a collective agreement with their employees, whether it be with respect to the operation of their safety standards, is it clearly within the ambit and within the responsibility . . .

[*Interprétation*]

M. Pratte: Il faudrait que je me renseigne. Personnellement, je ne suis pas au courant de cette question. Je me renseignerai et vous le ferai savoir.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vous en serais reconnaissant. Je crois qu'il est très important pour Brandon et d'autres villes des Prairies telles que Regina et Yorkton que Transair, qui dessert le nord, puisse obtenir ce permis. Ce n'est pas seulement important pour la ville de Brandon qui a fait cette demande, mais également pour les gens de Winnipeg ou tous ceux qui atterrissent et qui veulent se rendre à Brandon ou ailleurs dans cette région.

M. Pratte: Je me renseignerai et ferai transmettre ma réponse.

M. McRae: J'ai une très brève question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Très bien, allez-y, monsieur McRae.

M. McRae: Je voulais reprendre ce que nous avons dit l'autre jour. Selon les chiffres que le CCT m'a fournis, les voyageurs qui empruntent le train paient 80 p. 100 du coût, tandis que ceux qui prennent l'avion n'en paient que 25 p. 100.

Le président: Oui.

M. Blenkarn vient de me présenter sa motion.

M. Blenkarn: Je l'ai modifiée, monsieur le président, sans que cela ait été vraiment nécessaire, mais je voulais m'en tenir exactement au règlement.

Le président: La motion se lit comme suit:

> Que le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité de refuser la ratification de l'acquisition par Air Canada de 30 p. 100 des actions de *Wardair Canada Limited.*

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je vous demanderais un vote nominal.

Le président: Je pense que la motion est recevable. Le Comité a déjà formulé toute une série de recommandations portant sur les projets de loi que l'on nous a confiés. Le projet de loi que nous sommes en train d'étudier donnerait à Air Canada la possibilité de se défaire de ses obligations grâce à l'acquisition d'équipement. La motion me semble recevable.

M. Poulin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Poulin.

M. Poulin: Je ne sais pas si la motion est vraiment recevable parce qu'elle porte directement sur la liberté de la direction de prendre les décisions nécessaires pour faire marcher la société au jour le jour. La société ainsi que ses pouvoirs et ses objectifs ont été créés par le Parlement et tant que la direction respecte ce cadre juridique, elle devrait être libre de ses mouvements, qu'il s'agisse de l'achat d'un Boeing 747, de la signature d'une convention collective ou de l'application de leurs normes de sécurité.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Poulin . . .

Mr. Poulin: Mr. Chairman, if you please, I think this is an important point of order, and it goes to the heart of whether or not the executive and the officers of Air Canada have the right to carry on their business in the way it was intended by Parliament for them to carry it on.

The Chairman and the officers and the Board of Directors of this company were appointed by the Governor in Council. They were given certain responsibilities to exercise in the conduct of this vast airline, and they have been doing very well.

In the event they do not do their job correctly; in the event the collective agreements that they enter into are not proper or that they purchase Piper Cubs instead of 747s, the remedy is to get rid of the people involved. However, the forward thinking steps they have been taking in purchasing the type of equipment they have purchased have produced a far more effective airline and a far more beneficial one for Canada.

I am saying, Mr. Chairman, that this goes to the heart of management's right and management's responsibility; therefore, I suggest very strongly, Mr. Chairman, that this motion is out of order because it encroaches upon the fundamental right of management to manage.

The Chairman: The Chair has been very lenient with you. A ruling has been made by the Chairman that the motion is in order.

Mr. Poulin: Surely, Mr. Chairman, you are going to listen to argument before you decide whether it is in order or not.

The Chairman: Perhaps I erred in making a ruling too soon, but a Chairman's ruling is not debatable. You can appeal my ruling to the Committee, and the Committee can overrule the Chairman.

An hon. Member: Right.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a question of privilege . . .

The Chairman: The very question that you raised, Mr. Poulin, is now being considered by the government, whether I like it or you like it, and Mr. Pratte is the manager and the president of a Crown corporation which operates within the ambit of rules laid down by government, and part of that is appearing before this Committee from time to time to discuss the annual report. Whether I like that or you like that, or whether Mr. Pratte likes that, it is part of the duties of a Crown corporation and under those . . .

Mr. Poulin: Mr. Chairman on a question of privilege . . .

The Chairman: You can speak to the motion. I would much rather you do that.

Mr. Poulin: No. On a question of privilege may I say that when a motion is received, this one was received in one form, and then it was received by you and very quickly, I think. I did not think you were saying it was accepted, but that you were making a comment asking for further comments and arguments from us. It was only received by you, read and then accepted. I think we have the right to make submissions on this.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Poulin . . .

M. Poulin: Monsieur le président, soyez patient, s'il vous plaît, car j'invoque le Règlement pour un point très important; la motion pourrait empêcher la direction et les employés d'Air Canada de fonctionner comme l'a prévu le Parlement.

Le président et les membres du conseil d'administration de cette société ont été nommés par le Gouverneur en conseil. Ils ont reçu la responsabilité de gérer cette importante ligne aérienne et se sont très bien acquittés de cette tâche.

Si la direction ne faisait pas bien son travail, si elle signait des conventions inappropriées ou qu'elle achetait des chevaux au lieu d'avions, la solution serait de se débarrasser des responsables de ce genre d'erreur. Je crois néanmoins que si nous avons maintenant une ligne aérienne tellement plus efficace et rentable, c'est grâce aux décisions très rationnelles en matière d'achat d'équipement.

Monsieur le président, je dis que cette motion restreint la possibilité d'action de la direction, qu'elle fait obstacle à sa responsabilité. J'affirme par conséquent que cette motion n'est pas recevable parce qu'elle limite le droit fondamental de la direction, c'est-à-dire la possibilité de diriger.

Le président: J'ai été extrêmement tolérant. J'ai déjà décidé que la motion est recevable.

M. Poulin: Je suis sûr que vous voudrez entendre nos opinions avant d'en décider, monsieur le président.

Le président: J'ai peut-être pris cette décision trop rapidement, mais la décision d'un président ne peut être discutée. Vous pouvez en faire appel au Comité qui peut passer outre la décision d'un président.

Une voix: C'est juste.

M. Poulin: Monsieur le président, je pose la question de privilège.

Le président: Le gouvernement vient justement de se pencher sur la question que vous venez de soulever, monsieur Poulin, que cela nous plaise ou non. M. Pratte est le directeur et le président d'une société de la Couronne qui opère dans le cadre d'un ensemble de règles fixées par le gouvernement. Celui-ci a prévu, entre autres, que cette société doit comparaître devant ce Comité de temps en temps pour lui soumettre son rapport annuel. Peut importe que cela plaise à moi, à vous ou à M. Pratte, cela fait partie des devoirs d'une société de la Couronne et dans ses . . .

M. Poulin: Monsieur le président, je pose la question de privilège . . .

Le président: Je préférerais que vous parliez de la motion.

M. Poulin: Non, je vais me servir de mon droit de poser une question de privilège pour dire qu'il me semble que vous ayez accepté de recevoir cette motion très rapidement. Je ne veux pas dire que vous l'ayez acceptée, mais que vous nous avez invités à prendre position. Vous l'avez reçue, lue et acceptée. Nous avons le droit d'en parler.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Poulin I explained why I felt the motion would be in order, because we had motions similar to this and, in fact, in direct parallel to this with regard to the rate increase by Bell Telephone. If I ruled too quickly, I guess that is part of the errors a Chairman makes from time to time, and I gave you your course of events. You can appeal my ruling to the Committee.

Mr. Rose, on the motion?

Mr. Rose: Yes, no!

Mr. Comtois: On a point of order.

Mr. Rose: It is on the same—all right it is on the motion.

Mr. Comtois: Mr. Chairman . . .

Mr. Rose: I am speaking to the motion. I was going to ensure in speaking to the motion . . .

Mr. Comtois: Mr. Chairman on a point of order.

The Chairman: Mr. Comtois on a point of order.

Mr. Comtois: Before dealing with this motion, would it be possible to have a French version of it? I would prefer to see it in French before deciding on the motion.

The Chairman: Mr. Pratte will read it in French if he can read Mr. Blenkarn's writing.

Mr. Rose, perhaps you could comment.

Mr. Rose: I just wanted to assure Mr. Poulin that in my view the motion is in order, but that is not debatable at the moment. We are talking about the motion and Mr. Poulin and other members of his party can argue this since there is no time limit—and I need your attention, Mr. Chairman, because I am asking you a question—there is no time limit on the length of argument for or against the motion. I am assured that there is no time limit and there is quite a substantial number of people over there. I have another appointment and do not want to appear to run out; I would like to have some assurance from the people across here that at least . . .

The Chairman: That is not for you to . . . you can make your arrangements with them; you can talk with them privately.

• 1135

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on a point of order. You have no rights to tell Mr. Rose, pointing at us, that he would have to make arrangements with us. I want you to remain the good Chairman you have been right along without pointing the finger at anyone.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I still have the floor.

The Chairman: You still have the floor, Mr. Rose, but if you want to make arrangements with any other member on this committee, I suggest you do that without taking the time of the committee.

Mr. Rose: I suggest to you, Mr. Chairman, that it is inelegant of you, it may be even scurrilous, to suggest that I would be making deals around this room with various people.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Poulin, je vous ai dit pour quelle raison je pensais que la motion était recevable, car nous avons eu des motions analogues, entre autres, une concernant l'augmentation des tarifs demandée par Bell Canada qui constitue un précédent direct. J'ai peut-être été trop vite avec ma décision, mais j'imagine que c'est le genre d'erreur qu'un président commet de temps en temps et je vous ai, d'ailleurs laissé parler. Vous pouvez faire appel au Comité.

Monsieur Rose, voulez-vous parler de la motion?

M. Rose: Oui, non.

M. Comtois: J'invoque le Règlement.

M. Rose: C'est la même chose, très bien cela concerne la motion.

M. Comtois: Monsieur le président . . .

M. Rose: Je parlais de la motion. Je voulais établir, tout en parlant de la motion . . .

M. Comtois: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Comtois.

M. Comtois: Est-ce qu'il est possible d'obtenir la traduction française avant de parler de la motion? J'aimerais l'avoir en français avant de prendre ma décision.

Le président: M. Pratte va la lire en français, s'il réussit à déchiffrer l'écriture de M. Blenkarn.

Vous avez la parole, monsieur Rose.

M. Rose: Je voulais seulement dire à M. Poulin que la motion est recevable à mon avis, mais ce n'est pas la question pour le moment. Nous discutons de la motion; M. Poulin et les autres membres de son parti peuvent en discuter puisqu'il n'y a aucune limite de temps—j'ai toutefois besoin de votre attention, monsieur le président, car je vous pose une question—il n'y a aucune limite de temps imposée sur la discussion en faveur ou contre la motion. On me dit qu'il n'y a pas de limite et il y a beaucoup de gens là-bas. J'ai un autre rendez-vous et je ne veux pas donner l'impression de me sauver; j'aimerais que les gens d'en face m'assurent au moins . . .

Le président: Ce n'est pas à vous de . . . Vous pouvez vous arranger avec eux; vous pouvez en discuter en privé avec eux.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous n'avez aucunement le droit de dire à M. Rose, en nous pointant du doigt qu'il devrait s'entendre avec nous. Je veux que vous demeuriez le bon président que vous avez été depuis toujours sans pointer quiconque du doigt.

M. Rose: Monsieur le président, j'ai toujours la parole.

Le président: Vous avez toujours la parole, monsieur Rose, mais si vous voulez prendre des arrangements avec un autre membre du Comité, je vous suggérerais de le faire sans prendre le temps du Comité.

M. Rose: Je dirais, monsieur le président, que c'est manquer de délicatesse, et peut-être même faire preuve de grossièreté, que de suggérer que je pourrais transiger ici avec diverses personnes.

[*Text*]

Mr. Poulin: At what time will we adjourn this morning's session?

The Chairman: At 12:00 o'clock, our customary time.

Mr. Poulin: Maybe we can determine that, then we know the . . .

The Chairman: Mr. Stevens. Well, I said 12:00 o'clock.

Mr. Poulin: Twelve o'clock, thatt is a ruling that you have made?

The Chairman: Yes.

Mr. Poulin: Okay.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may I would like to speak on this motion. Frankly, I am a little surprised at the absolutely technical approach being taken by Mr. Poulin and certain other representatives on this committee from his party, in that this . . .

Mr. Mackasey: On a point of order, Mr. Chairman. Could you identify the other people in this party who are being technical, since you have just come in.

Mr. Stevens: Yourself, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: What do you base it on Mr. Stevens?

The Chairman: No, no. Order, gentlemen; order.

Mr. Mackasey: On a question of privilege.

The Chairman: Order. Mr. Stevens, I would prefer that you direct your remarks to the motion; just say if you are for or aginst it.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, on a question of privilege. Mr. Stevens made a charge that goes on the record and appears in the press. I would like Mr. Stevens to justify it by any of my questioning before this committee. This is important to my integrity.

Mr. Guay (St. Boniface): And he just arrived here.

Mr. Mackasey: That is not important. I would like to know just what he bases it on because I value my integrity and I intend to speak on it for a few minutes. I would like to know just what is the basis for Mr. Stevens' allegation.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may continue to speak in favour of the motion.

Mr. Mackasey: On a question of privilege.

The Chairman: On a question of privilege Mr. Mackasey, but I did not rule it was an accepted question of privilege.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I am asking you to rule on it.

The Chairman: Mr. Stevens said that some members of this party, and I did not know which party he was referring to although he mentioned Mr. Poulin, had been dealing strictly with a technical point. I found no question of privilege in this. From time to time I as a questioner have been pretty technical and I would like to think you have, too, Mr. Mackasey.

[*Interpretation*]

M. Poulin: Quand allons-nous lever la séance ce matin?

Le président: A midi, à l'heure habituelle.

M. Poulin: Nous pourrions peut-être régler cette question; nous serions alors . . .

Le président: Monsieur Stevens. Bien, j'ai dit midi.

M. Poulin: Midi, c'est ce que vous avez décidé?

Le président: Oui.

M. Poulin: D'accord.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, j'aimerais si possible prendre la parole à propos de cette motion. Je suis franchement quelque peu surpris de l'approche résolument technique adoptée par M. Poulin et certains autres représentants de son parti au sein du Comité, en ce sens que . . .

M. Mackasey: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Pourriez-vous nommer les autres membres de ce parti qui ont une approche technique, étant donné que vous venez d'arriver.

M. Stevens: Vous-même, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Sur quoi vous fondez-vous, monsieur Stevens?

Le président: Non, non. A l'ordre, messieurs, à l'ordre.

M. Mackasey: Je soulève la question de privilège.

Le président: A l'ordre, monsieur Stevens, je préférerais que vous limitiez vos remarques à la motion; dites simplement si vous êtes pour ou contre la motion.

M. Mackasey: Monsieur le président, je soulève la question de privilège. M. Stevens a fait une accusation qui paraîtra au compte rendu et dans les journaux. J'aimerais que M. Stevens se justifie en mentionnant une quelconque question que j'ai posée au Comité. C'est important pour mon intégrité.

M. Guay (Saint-Boniface): Il vient d'arriver.

M. Mackasey: Cela n'est pas important. J'aimerais simplement savoir sur quoi il se fonde car je tiens à mon intégrité et j'ai l'intention d'en parler pendant quelques minutes. J'aimerais savoir exactement sur quoi M. STevens fonde ses allégations.

M. Stevens: Monsieur le président, si je puis continuer à parler en faveur de la motion.

M. Mackasey: Je soulève la question de privilège.

Le président: Vous soulevez la question de privilège, monsieur Mackasey, mais je n'ai pas dit que je l'acceptais.

M. Mackasey: Monsieur le président, je vous demande de l'accepter.

Le président: M. Stevens a déclaré que certains membres de ce parti et je ne sais pas à quel parti il faisait allusion même s'il a parlé de M. Poulin, traitait exclusivement de question technique. Je ne vois là aucune question de privilège. De temps à autre, il m'est arrivé de poser des questions très techniques et j'aimerais croire que vous avez déjà fait de même, monsieur Mackasey.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: As a fellow Mennonite, I would agree with that.

The Chairman: Mr. Stevens, go ahead; speak to the motion.

Mr. Poulin: Mr. Mackasey has properly raised a question of privilege.

The Chairman: He raised a question of privilege and I did not accept it.

Mr. Poulin: Because I was directly involved, may I say that it is very important sometimes to be technical so that we get to the real root of the problem.

The Chairman: Correct.

Mr. Poulin: And it is with respect to that and that it is fundamental to management that they be permitted to conduct their activities within the scope of the authority given to them by Parliament.

The Chairman: Correct. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may continue—and I hope our honourable colleagues will be enlightened when they hear my remark—my point is this: that to suggest, as has been suggested here, that Air Canada or any other Crown corporation in effect goes into orbit and that the board of directors there have complete freedom to do various dealings, as Mr. Poulin said, on a day-to-day basis and that they are not answerable, directly or indirectly, to the Parliament of Canada, I say, is exactly wrong. The only shareholder to speak of in the Canadian National Railways at the present time is the Government of Canada and Air Canada is owned 100 per cent, as I understand it, by the CNR. The intent of this motion is to have Parliament, through the government, advise the Canadian National Railway and their subsidiary, Air Canada, that Parliament is unhappy with the Wardair deal. I think we are justified in taking that approach because if you read the note to the Air Canada statement it says:

> The company has entered into an agreement to acquire an interest in Wardair Canada Limited. The completion of the transaction is subject to certain conditions, including final approval by the regulatory authorities.

• 1140

It then goes on to mention the amount of cash. I would suggest that this is not in the ordinary course of Air Canada's business. Surely Air Canada does not propose every day to buy a 30 per cent interest in another company. I suggest that for anybody in our Parliamentary system to say that the shareholders of any corporation do not have the ultimate right in deciding what that corporation should do is dead wrong and is confusing the issue and, I repeat, is being technical. The fact is that the Board of Air Canada gets their power from the shareholders, and in this case the shareholders are one company, that is, the CNR, and the shareholder in the CNR is the Government of Canada, which in turn gets its power through the Parliament of Canada, and I think we have every right to indicate to the government whether this should be ratified or not. If the Board of Air Canada should not meet the oral request not to ratify it, the obvious thing to do is, at the next shareholders meeting of Air Canada, to vote out the Board and put in a Board that will do what the Parliament of Canada wishes.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: En tant que compagnon Mennonite, je serais d'accord avec ce que vous dites.

Le président: Monsieur Stevens, allez-y.

M. Poulin: M. Mackasey a avec raison soulevé la question de privilège.

Le président: Il a soulevé une question de privilège que je n'ai pas acceptée.

M. Poulin: Étant donné que j'étais directement mis en cause, j'aimerais dire qu'il est parfois très important de parler des questions techniques de façon à s'attaquer aux véritables nœuds du problème.

Le président: C'est exact.

M. Poulin: C'est à propos de cette question et il est fondamental que la direction puisse mener ses activités dans le cadre des pouvoirs qui lui sont accordés par le Parlement.

Le président: C'est exact. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, si je puis poursuivre ... j'espère que mes honorables collègues seront éclairés ... par mes remarques ... je dirais ceci: suggérer, comme on l'a fait ici, qu'Air Canada ou tout autre société d'État se place enfin en orbite et que le Conseil d'administration de ces sociétés est tout à fait libre de signer diverses ententes, comme le déclare M. Poulin, sur une base quotidienne sans devoir en répondre, directement ou indirectement, au Parlement du Canada, est tout à fait mauvais à mon avis. Le seul véritable actionnaire du Canadien national à l'heure actuelle est le gouvernement du Canada et Air Canada est la propriété, à 100 p. 100 je crois, du CN. L'objectif de cette motion est d'amener le Parlement, par l'intermédiaire du gouvernement, à informer la société Canadien national, et sa filiale, Air Canada, de l'insatisfaction du Parlement à propos de l'entente avec Wardair. Je crois que nous sommes justifiés de procéder ainsi car si vous lisez la note adressée à Air Canada, elle se lit comme suit:

> La Société a conclu un accord pour obtenir des intérêts dans *Wardair Canada Limited*. Cette transaction ne sera complétée qu'à certaines conditions, par exemple que les autorités investies d'un pouvoir de réglementation accordent l'approbation finale.

On mentionne ensuite le montant d'argent en espèce. Je dois dire que ce ne sont pas là les activités habituelles d'Air Canada. La Société ne propose pas tous les jours d'acheter 30 p. 100 d'actions d'une autre société. Qui que ce soit dans notre système parlementaire déclare que les actionnaires d'une société n'ont pas le droit ultime de décider ce que cette société doit faire a tout à fait tort et brouille les cartes et, je le répète, ne voit que le côté technique. Le fait est que le Conseil d'administration d'Air Canada détient leur autorité des actionnaires et les actionnaires dans ce cas-ci forment une société, c'est-à-dire les chemins de fer nationaux, les actionnaires dans les chemins de fer nationaux et le gouvernement du Canada. Celui-ci à son tour détient son autorité du Parlement du Canada et nous avons tous les droits de dire au gouvernement que l'accord doit être ratifié ou non. Si le Conseil d'administration d'Air Canada ne répond pas à la demande faite de vive voix de ne pas ratifier l'accord, évidemment la prochaine réunion des actionnaires d'AirCanada, il faudrait voter pour l'expulsion du Conseil et le remplacer par un autre qui accéderait aux désirs du Parlement du Canada.

[*Text*]

The Chairman: Thank you. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I think there has been a great deal of concern, and undue concern, so far as I am concerned, about the profitability, and so on, of Air Canada because I think Air Canada was instituted to provide a service and not just to make a profit. I will always maintain that that should be the function of Air Canada. As a public corporation owned by the people of Canada it should serve the people of Canada, and that should be its prime function.

I am not arguing against the admissibility of the motion, I accept the Chairman's statement, but it seems to me that the motion hamstrings the management of Air Canada. We would not dare make a motion, for instance, to say to CP Air that they should not make this kind of a deal. We would not dare question CP Air in this kind of a deal. I am not arguing, I am just making the statement that we would not do that, but we will hamstring Air Canada and say that they cannot make this kind of a deal.

It seems to me that charter service is a very profitable service in this country, and I would like to know how profitable charter service has been. Mr. Pratte, could you tell me how well Wardair has been doing? Can you tell us about Wardair?

Mr. Pratte: I have the Wardair report of 1972 and I have the interim report to shareholders which has been filed with us. It shows that for the first nine months of 1973 the net earnings were $2.916 million, as compared to $911,000 for the first nine months of 1972, so they did quite a bit better in 1973 than they did in 1972.

Mr. McRae: What would those net earnings be on a percentage basis?

Mr. Pratte: A percentage of what, of gross revenue?

Mr. McRae: Not of gross revenue, of capitalization—or both.

Mr. Pratte: We would have to calculate that. I do not have the answer to that right now.

Mr. McRae: Would that be a more profitable operation than the operation of Air Canada?

Mr. Pratte: I do not think you can compare the two; they are two different types of operations.

Mr. McRae: No, I am just asking if you are buying into a good thing?

Mr. Pratte: The type of structure, for instance, is very different. You would really have to do quite a bit of conversion if you wanted the comparison to be meaningful.

Mr. McRae: It seems to me that Wardair is perhaps the best known and has the best reputation of any of the companies in the charter business, certainly in terms of being better known and being larger. Is this not correct?

Mr. Pratte: Yes, that is right, sir.

• 1145

Mr. McRae: So that you would be buying a very reputable charter business. One of the difficulties with charter businesses over the years has been that many of them have been pretty seedy operations both from the point of view of safety and from the point of view of whether or not they are dealing properly with their customers. There has been a lot of trouble in charter business over people booking, paying out money and then not being delivered and so on. Wardair has an excellent reputation in that respect, I take it.

[*Interpretation*]

Le président: Je vous remercie. Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous remercie monsieur le président. On s'est beaucoup préoccupé un peu trop peut-être à mon avis, de la rentabilité en autre d'Air Canda, étant donné qu'Air Canada a été créé pour fournir des services et non pas seulement pour faire des profits. Je maintiens toujours que c'est là le rôle d'Air Canada. Air Canada est une corporation publique qui appartient aux Canadiens, elle doit servir le Canadien, c'est son rôle principal.

Je ne conteste pas l'admissibilité de la motion, j'accepte l'exposé du président, mais il me semble que cette motion affaiblit la direction d'Air Canada. Nous n'aurions pas par exemple présenté une motion pour dire à CP Air qu'ils ne doivent pas conclure telle affaire. Nous allons pas non plus mettre en doute CP Air dans ce genre d'entreprise. Je n'argumente pas je déplore tout simplement que nous ne le ferions pas mais nous sommes prêts de mettre les bâtons dans les roues d'Air-Canada et leur dire qu'ils ne doivent pas conclure cette entente.

Il me semble que le vol nolisé représente un service très rentable au pays et j'aimerais savoir jusqu'à quel point il l'a été. Monsieur Pratte, pourriez-vous me dire si Wardair en a profité? Voulez-vous nous parler de Wardair?

M. Pratte: J'ai le rapport Wardair de 1969 et le rapport intérimaire aux actionnaires qui nous a été soumis. On indique pour les premiers mois de 1973, les gains nets étaient de $2.916 millions comparativement à $911,000 pour la même période en 1972. 1973 a donc été une meilleure année que 1972.

M. McRae: Quel a été le pourcentage des gains nets?

M. Pratte: Le pourcentage des recettes brutes?

M. McRae: Pas des récette brutes, mais de la capitalisation ou des deux?

M. Pratte: Il nous faudrait le calculer. Je n'ai pas le réponse actuellement.

M. McRae: Cette opération serait-elle plus rentable que celle d'Air Canada?

M. Pratte: Je ne pense pas que vous puissiez comparer les deux. Il s'agit de deux genres de personnes différentes.

M. McRae: Non, je demande seulement si vous faites une bonne affaire.

M. Pratte: La structure par exemple est très différente. Il faudrait par exemple faire une conversion assez importante pour rendre cette comparaison valable.

M. McRae: A mon avis, Wardair est probablement la plus connue et c'est la société qui a la meilleure réputation dans le monde des vols nolisés, certainement parce qu'elle est mieux connue et qu'elle est plus importante que les autres. Ai-je raison?

M. Pratte: Oui, vous avez raison monsieur.

M. McRae: Par conséquent, vous achetez une entreprise de vols nolisés qui a bonne réputation. Une des difficultés au cours des dernières années, c'est que cette société de vols nolisés n'était pas très brillante du point de vue sécurité et du point de vue service aux clients. Il y a eu beaucoup d'ennuis à l'égard des vols nolisés car des gens ont eu des places, les ont payées et n'ont pas été transportés, etc. J'imagine donc que Wardair a une réputation excellente.

[*Texte*]

Mr. Pratte: That is right. I think that was established before the Air Transport Committee that heard our application. After a long hearing, that committee ruled in favour of our application and that is now appealed. It was heard by the Chairman of the ATC, Mr. Roberge, and by four other commissioners. An appeal is now pending before the Governor in Council.

Mr. McRae: Would you give me some estimate of the safety factor, as far as Wardair is concerned? As a company, has it been operating in a very safe way?

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is an argument on a motion, not a question of cross-examination, surely.

Mr. McRae: The motion is that Air Canada should not be permitted to buy Wardair. It seems to me that we have to know soemthing about Wardair. I am dealing with the motion.

The Chairman: Right. For clarifying the motion. That is why the Chair has allowed it.

Mr. Pratte: In our estimation, Wardair has a very good technical record.

Mr. McRae: Better than many in the field?

Mr. Pratte: Yes, I would think so.

Mr. McRae: When you buy out a business, it seems to me that you are not just buying the equipment, if I read the thing correctly, but you are also buying the goodwill, the business itself; and the business itself must have a certain amount of value. There has been some testimony here to the effect that we are paying too much based on the equipment. But it seems to me that you are buying a business which is a functioning business, which is a profitable business and which has a lot of technical and other know-how that would be valuable to Air Canada. Is this not correct?

Mr. Pratte: That is a point that I was trying to make earlier. When we established the value of Wardair, the main factors that we considered were its past earning records and the projected earnings, the book value of the business. That it is an ongoing business is only a minimal factor. You can have a business that earns $100,000 a year and declares $100 a year in dividends, but the book value is just going to be the capital; there would be no surplus. But that nevertheless does not mean that the business that you are going to buy into is not profitable. So, certainly the projected earnings of the corporation and the past record—maybe more importantly the projected earnings of this company—are the most important factor that one has to consider. in my view, when you are buying a business. Unless your intention is to wind it up.

Mr. McRae: There is another point that I would like to question you on. Air Canada being a very large carrier and Wardair being a relatively small carrier but a large charter carrier, it would seem to me that there would be great advantages for Air Canada, with the relatively small equipment that you would acquire control of ownership of from Wardair—it would seem to me that there are great advantages in using any idle equipment that you might have, being able to rent it back to Wardair and so on in order to meet the growing carrier need.

[*Interprétation*]

M. Pratte: C'est exact. Je crois que cela a été démontré devant le Comité des transports aériens qui a étudié notre demande. Après une audience très longue, le Comité a statué en faveur de notre demande et l'on en appelle de cette décision. Le président du CTA, M. Roberge, et quatre autres commissaires l'ont ententu et on attend que le gouvernerneur en conseil ait statué sur l'appel.

M. McRae: Pouvez-vous évaluer l'aspect sécurité, en ce qui concerne Wardair? Est-ce que cette compagnie a un bon dossier de ce point de vue?

M. Blenkarn: Monsieur le président, il s'agit ici d'un débat sur une motion et non pas d'un interrogatoire.

M. McRae: La motion c'est que Air Canada ne devrait pas pouvoir acheter Wardair. Il me semble que nous devrions faire quelque chose à propos de Wardair. Je m'occupe donc de la motion.

Le président: C'est exact. Il s'agit d'obtenir des précisions sur la motion. C'est pour cette raison que la présidence a accepté ces questions.

M. Pratte: A notre avis, Wardair a un très bon dossier technique.

M. McRae: Est-il meilleur que beaucoup d'autres sociétés dans ce domaine?

M. Pratte: Oui, je le crois.

M. McRae: Quand vous achetez une société, il me semble que vous n'achetez que le matériel, et si je comprends bien, vous achetez la clientèle de cette compagnie qui doit avoir une certaine valeur. Certains témoins ont dit que nous payons trop pour cet équipement. Il me semble que vous achetez une société très rentable, qui a des connaissances techniques précieuses pour Air Canada. Est-ce exact?

M. Pratte: Voilà ce que j'ai essayé de vous signaler tout à l'heure. Nous avons déterminé la valeur de Wardair, nous avons considéré surtout ses revenus dans le passé et ses revenus projetés, c'est-à-dire la valeur comptable de la société. Le fait qu'il s'agit d'une société existante est peu important, car il est possible d'avoir une société dont les revenus sont de $100,000 par an, qui déclare des dividendes de $100, mais la valeur comptable ne sera constituée que par les capitaux; il n'y aurait aucun surplus. Néanmoins, cela ne veut pas dire que l'entreprise que vous allez acheter ne sera pas rentable. Bien sûr, les revenus projetés de la société aussi bien que ses activités dans le passé, pourraient être plus importants que ses revenus projetés... mais ce sont les aspects les plus importants qui doivent être considérés quand on achète une entreprise. A moins que vous ayez l'intention de liquider la société

M. McRae: J'ai une autre question à propos d'un autre sujet. Air Canada est très grand transporteur tandis que Wardair est un transporteur relativement petit, mais un transporteur nolisé important, il me semble donc qu'étant donné le montant relativement restreint d'équipement que vous obtiendrez de Wardair, qu'Air Canada en tirera beaucoup de profit puisque vous pourriez louer cet équipement à Wardair etc. afin de répondre aux besoins croissants de transporteurs.

[*Text*]

Mr. Pratte: If it ever came to that, there certainly would be advantages, but I do not know that we envisage that. We have had many detailed discussions with Mr. Ward as to how in practice our association would work and the principles have been established. Because the deal has not been consummated, I cannot tell you all the details but certainly, if it ever came to a situation where the equipment of Wardair could be used on an emergency basis to suit our own need, there would be advantages.

Mr. McRae: To what extent is Air Canada now in the charter business?

Mr. Pratte: We are quite active in the charter business. We are just about the same size as Wardair, maybe a little less, if I remember correctly.

Among scheduled carriers in the North Atlantic, I think we are one of the major charter operators. All that that evidence was given before the CTC, and I think it is referred to in the decision, which must have been circulated to the members of this Committee.

The Chairman: I do not think all members received a copy, but Mr. Blenkarn did and I know some others did.

Mr. McRae: Mr. Pratte, I assume you would be amalgamating your charter business with the Wardair charter business if you were to acquire a principal interest, would you not?

• 1150

Mr. Pratte: No, sir, Wardair would continue to be run as an independent company, but there undoubtedly would be an exchange of information on the marketing side of business. And hopefully there would be an exchange of personnel so that our personnel could learn from their personnel anything in which they are better than we are, and vice versa.

Mr. McRae: If, for instance, I wanted to book a charter through Ward and they were not available would they refer the business to Air Canada, and vice versa?

Mr. Pratte: I could not answer that specific question.

Mr. McRae: Would it not be of advantage to Air Canada to have that kind of mutual benefits?

Mr. Pratte: The whole idea of the purchase, in my view, is very good and in spite of the objections that have been raised I still happen to believe this is a good thing. Of course, it is only one person's opinion.

We have no interest in Wardair except the interest of trying to make a good deal for Air Canada. We spent a long time analysing and negotiating. There was a special board meeting that lasted a whole day to consider our position, and we went before the CTC. I am still of the view, in spite of all the objections that were raised, that this was the right move for Air Canada. If people want to compare us with other carriers, we have to be as commercially aggressive as others are, otherwise comparisons just cannot be made.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Dans de telles circonstances, on aurait certainement beaucoup d'avantages, mais je ne sais pas si nous envisageons cette possibilité. Nous avons eu beaucoup de discussions avec M. Ward en ce qui concerne le fonctionnement de notre association. Et les principes fondamentaux ont été établis. Je ne peux vous en donner les détails, car l'affaire n'a pas été conclue. Toutefois, si jamais nous pouvions utiliser l'équipement de Wardair en cas d'urgence, nous aurions certainement des avantages.

M. McRae: Jusqu'à quel point Air Canada donne des services de vols nolisés?

M. Pratte: Nous sommes assez actifs dans ce domaine. Nous avons à peu près la même importance que Wardair, ou peut-être un peu moins, si je me souviens bien.

Je crois que nous sommes parmi les transporteurs réguliers les plus importants de la région de l'Atlantique du Nord. Tous ces témoignages ont été donnés devant la CTC et je crois qu'on en parle dans la décision qu'on a dû distribuer aux membres de ce Comité.

Le président: Je ne crois pas que tous les membres en ont reçu une copie, mais je sais que M. Blenkarn et certains autres membres en ont reçues.

M. McRae: Monsieur Pratte, je présume que vous avez l'intention de fusionner votre entreprise de vols nolisés avec celle de Wardair si vous deveniez actionnaire majoritaire, n'est-ce pas?

Mr. Pratte: Non, monsieur. Wardair continuera de fonctionner comme société indépendente, et il y aura sans doute échange de renseignements sur le plan mise en marché. Nous espérons aussi qu'il y aura échange de personnel pour que nos employés puissent apprendre des leurs et vice-versa.

M. McRae: Si par exemple, je voulais réserver un vol nolisé, par l'intermédiaire de Wardair et qu'il ne soit pas disponible, est-ce que le représentant me transférerait à Air Canada et vice-versa?

M. Pratte: Je ne peux répondre à cette question précise.

M. McRae: Ne croyez-vous pas qu'Air Canada profiterait de cet échange de services?

M. Pratte: La question de l'achat est, à mon avis, très bonne et en dépit des objections qui ont été soulevées je crois toujours que c'est une bonne affaire. Évidemment, c'est l'opinion d'une personne.

Nous n'avons pas d'autre intérêt dans Wardair sauf celui de conclure une entente profitable pour Air Canada. Nous avons passé beaucoup de temps à négocier et à analyser la situation. Le conseil d'administration a tenu une réunion spéciale qui a duré toute une journée pour examiner notre position et nous nous sommes présentés devant la Commission canadienne des transports. Je suis toujours d'avis, en dépit de toutes les objections soulevées, que c'était la bonne décision pour Air Canada. Si certaines personnes désirent nous comparer avec d'autres transporteurs, nous devons être aussi dynamiques sur le plan commercial que d'autres le sont, autrement les comparaisons ne sont pas possibles.

[*Texte*]

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you want to speak to the motion, Mr. Peters?

Mr. Peters: I agree that we have to be agressive and we have to get into the charter business, but I am not sure that we are not developing an Air Canada in the same way that we are Canadian National.

We heard last week from Canadian National that they are building probably the largest and most expensive building in Canada, they have an investment bureau that is involved in shopping centres and all kinds of things, and I think this has been detrimental to the operation of the Canadian National.

It seems to me that in buying into Wardair we are really admitting that whoever is on your board of directors that is responsible for charter operations is just not competent. And I think this has been part of the reason for requesting a list of your board of directors, their qualifications, responsibilities and what their expertise is.

Really we should be able to compete with Wardair at any time without buying it. So I am of the opinion that the members had better look very closely at what this indicates for the future of Air Canada. If they were buying airlines I think that would be in keeping with the expansion of Air Canada, but we are not really doing that. I think the president said the other day we were really buying an expertise in the charter business. We are certainly not buying assets, because we are told that the assets of Wardair amount to four used Otters and a freighter plane and the other assets they have in aircraft are liabilities in terms of long-term charters or long-term lease arrangements, one of them being $12 million.

It just seems to me it hinges on something that this Committee does not know about and I suggest all members think about it. We really do not know what the expertise of Air Canada is. I personally am of the opinion, and I think most people around this table are, that we really should have a look at the management of Air Canada. We are not sure whether it is being operated properly or is not being operated properly, because we are really not looking at it. For this reason, if we are told that the purchase is a good one, we are really being told that we have not been able to develop in the management of Air Canada the proper expertise to get into that field.

• 1155

Mr. Pratte: There are just two comments I would like to make, since I understand this was a question. First of all, you have the impression that there were no assets in Wardair, but two or three crummy old airplanes. I think this is basically wrong. There is nothing usual in a carrier operating leased airplanes. Many of the U.S. operators, the U.S. trunk carriers, operate and finance their airplanes through long-term leases. That is the way they do it. Pardon me?

An hon. Member: That is not an asset, it is a liability.

[*Interprétation*]

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous parler sur le sujet de la motion, monsieur Peters?

M. Peters: Je suis d'accord, nous devons être dynamiques et participer à ces vols nolisés. Je ne suis pas certain toutefois que nous ne ferons pas avec Air Canada ce que nous avons fait avec les Chemins de fer Nationaux.

La semaine dernière, la compagnie des Chemins de fer Nationaux nous a dit qu'ils construiraient probablement l'immeuble le plus important et le plus coûteux au Canada. Cette société a un bureau d'investissements qui investit dans des centres d'achats toutes sortes d'autres choses. A mon avis, c'est au détriment de l'exploitation des Chemins de fer Nationaux.

En achetant Wardair, nous semblons admettre que ceux qui siègent au conseil des directeurs et qui sont responsables des vols nolisés ne sont pas compétents. C'est en partie la raison pour laquelle on a demandé une liste du conseil des directeurs, de leur compétence, de leurs responsabilités et de leurs spécialités.

Nous devrions pouvoir concurrencer Wardair en aucun temps sans avoir à l'acheter. Je crois donc que les députés doivent sérieusement songer à ce que cela augure pour Air Canada. Si la société achetait les lignes aériennes, je crois que ça servirait à l'expansion d'Air Canada, ce n'est pas vraiment ce qu'elle fait. Le président a déclaré l'autre jour que nous achetions en réalité des compétences dans le monde des vols nolisés. Nous n'achetons certainement pas un actif, car on nous dit que l'actif de Wardair se compose de quatre vieux avions Otter et d'un avion pour le transport des marchandises. Ce qui reste de l'actif pour les avions serait plutôt du passif, des arrangements à long terme pour des vols nolisés et des arrangements de location à long terme dont un s'élève à 12 millions de dollars.

Tout cela repose, à mon sens, sur quelque chose que le Comité ne sait pas et je propose aux députés d'y réfléchir sérieusement. Nous ne savons pas vraiment quelles sont les compétences d'Air Canada. Je suis d'avis, comme la plupart des autres autour de la table, qu'il nous faudrait examiner de plus près la direction d'Air Canada. Je ne suis pas certain que ce soit dirigé convenablement ou non parce que nous ne l'avons pas vraiment étudiée. Pour cette raison, si on nous dit que l'achat est bon, on nous dit en réalité qu'il n'a pas été possible de former à la direction d'Air Canada les spécialistes nécessaires dans ce domaine.

M. Pratte: J'aimerais faire des remarques, car si je comprends bien c'était une question. Tout d'abord vous avez l'impression qu'il n'y avait pas d'actif pour la société Wardair, mais deux ou trois vieux avions minables. C'est tout à fait. On ne procède pas de la façon habituelle pour les avions loués par les transporteurs. Beaucoup d'exploitants américains, des transporteurs principaux américains exploitent et financent leurs avions par des contrats de location à long terme. C'est la façon de faire. Excusez-moi?

Une voix: Il ne s'agit pas d'un actif, c'est plutôt un passif.

[*Text*]

Mr. Pratte: Certainly the lease is an asset.

An hon Member: A lease is a liability.

Mr. Pratte: Certainly the lease is an asset, it is both an asset and a liability in the same way that if you owned the asset your depreciation becomes a liability. It is just a method of financing. When you buy into the company you buy, in effect, an interest in this asset which is the lease.

I think also, as this is mentioned in the decision of the Air Transport Committee, there are provisions in the agreement that give us the right upon certain conditions to purchase the control of Wardair. I find it difficult to understand, very frankly, why it is so extraordinary for Air Canada to buy into Wardair and possibly eventually to get control, if the circumstances are right, because this is done by commercial corporations all the time. Certainly I am prepared to give you just as much information about the deal as I think is proper considering our relationship with Ward and the rights he has under the agreement, as we have, to get out of the deal because it was not signed and approved by the authorities prior to the end of December 1972.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I have been having a number of discussions with another airline recently. One of the complaints I have about Air Canada is that it has totally failed to provide service for Canadians in a broad sense which has resulted over a period of time because of that failure in the development of a number of regional carriers. These regional carriers, as I understand it, also have built up a base, an ownership base, and they have done this primarily from the basis of charter business. Almost all of them who are operating on routes are operating with larger aircraft than they need on those routes and the reason they operate on those routes in areas that Air Canada says it cannot service is because on the week-end they run three or four major flights with those aircraft to other areas in the charter business. Wardair is an example. Wardair is outclassing Air Canada in a flight from Montreal to Labrador City, which is an uneconomic operation, by flying a direct flight and they fly that with a 737, as well as a flight to Hamilton. Over the week-end they fly maybe three flights to the Caribbean with that same aircraft.

Really that is all you are saying about Wardair. Wardair does almost all of its flying in the charter business and they have been able to lease these aircraft for that purpose, which Air Canada has not been able to do. It just seems to me that it is the fault of management, not the necessity of . . . we, in this country, have ourselves in one hell of a position as far as I am concerned, where we really have seven national airlines. We have a national presence of seven airlines in 20 to 30 countries of the world. It just seems to me that in discussing Air Canada's purchase of Wardair we are discussing really the failure of Air Canada to meet an obvious need and their inability to compete in the charter business. Mr. Chairman, to be frank about it, we are willing to make a large contribution to Air Canada. We are willing to make a contribution because it is a Crown corporation. We are willing to make a contribution from the taxpayers' money to provide air service to areas that are not economically serviceable in any other way. We are willing to make that kind of contribution, but Air Canada is not able to compete in an area that all the other carriers seem to be able to compete in. In buying into Wardair we are really admitting our inability. I suggest if Air Canada really wants to go ahead, they are really going

[*Interpretation*]

M. Pratte: La location représente certainement un actif.

Une voix: Une location est un passif.

M. Pratte: Je crois que la location représente un actif, c'est à la fois un actif et un passif de la même façon que si vous avez un actif, votre dépréciation devient un passif. C'est une méthode de financement. Lorsque vous achetez une société, vous achetez un fait en intérêt dans cet actif qui est une location.

Comme le mentionne la décision du comité des transports aériens, je crois qu'il y a aussi des dispositions dans l'accord qui nous donnent le droit mais à certaines conditions d'acheter le contrôle de Wardair. Il est difficile de comprendre pourquoi cela semble si extraordinaire qu'Air Canada achète Wardair et qu'éventuellement un contrôle, si les circonstances s'y prêtent, étant donné que les corporations commerciales le font tout le temps. Je suis disposé à vous donner autant de renseignements sur cette affaire que me le permettent nos relations avec Ward et les droits qu'il détient dans cet accord comme nous, de se retirer parce que l'accord n'a pas été signé et approuvé par les autorités avant la fin de décembre 1972.

M. Peters: Monsieur le président, j'ai eu des discussions avec les représentants d'une autre ligne aérienne récemment. Une de mes plaintes à l'endroit d'Air Canada n'a pas du tout réussi à fournir des services aux Canadiens, dans le sens large du mot, et qu'à cause de cela un certain nombre de transporteurs régionaux n'ont pu se développer convenablement. Ces transporteurs régionaux, si je comprends bien, ont une base de propriété principalement pour faire des vols nolisés. La plupart d'entre eux desservent leurs routes avec des avions plus gros qu'ils en ont besoin et la raison pour laquelle ils desservent ces routes dans des régions qu'Air Canada ne peut desservir c'est que la fin de semaine ils font trois ou quatre vols nolisés importants dans d'autres régions. Wardair est un exemple. Wardair surpasse Air Canada dans le vol Montréal-Labrador City, qui est une opération non économique, en ayant un vol direct par 737 de même qu'un vol à Hamilton. La fin de semaine, ces transporteurs feront peut-être trois envolées aux Antilles avec le même avion.

C'est vraiment tout ce que vous nous dites de Wardair. Cette société a presque seulement des vols nolisés et elle n'a pu louer ses avions à cette fin, ce qu'Air Canada n'a pu faire. Il me semble que c'est la faute de la direction, et que ce ne soit pas une question de nécessité . . . Nous sommes ici au pays dans une situation bien embarrassante car nous avons en réalité sept lignes aériennes nationales. Nous comptons au pays sept compagnies aériennes qui vont dans 20 ou 30 pays du monde. Il me semble que lorsque nous discutons de l'achat de Wardair par Air Canada, nous discutons en fait de l'échec d'Air Canada pour répondre à un besoin évident et leur incapacité de se montrer concurrentiels dans le secteur des vols nolisés. Monsieur le président, pour parler franchement, nous sommes prêts à faire une importante contribution à Air Canada. Nous sommes prêts à faire cette contribution parce qu'il s'agit d'une société d'État. Nous sommes prêts à fournir des fonds des contribuables pour assurer les services aériens à des régions que l'on ne pourrait desservir de façon rentable autrement. Nous sommes prêts à faire une telle contribution, mais Air Canada est incapable de se montrer concurrentielle dans un secteur où tous les autres transporteurs semblent pouvoir être concurrentiels. En achetant War-

[*Texte*]

to have to be more frank with this Committee about why they are not able to compete.

• 1200

It is not a matter of private enterprise. It is a matter of if the service is being provided the government will pay additional sums of money. I just do not like to see us go into the operation that Canadian National has gone into in allied and sometimes unrelated fields and ask the taxpayer to finance that when the main operation of a national airline is not successful.

Mr. Pratte: If I may just say a word, you are giving the impression, or giving me the impression, that we are totally absent from the charter market. That is not the case; in fact, our revenue in the charter market in 1972 was over $22 million, and I think it is about the same size as Wardair.

You are referring to the regional carriers and what you say is true, what they are doing is using equipment that during the week is being deployed in scheduled services and during the weekend they reduce the number of flights drastically, if not totally in some cases, and they employ that equipment to fly to the Caribbean. Generally, I do not think we follow the same practice, although in some areas we might reduce a little bit the number of flights on the weekend but I think our schedule is more constant. We feel that is our duty to the travelling public and what they feel is their right. That does not mean to say we are not interested in looking after the charter market in any way, shape or form.

You say that the mere existence of Wardair is a reflection on Air Canada, but when you referred to Wardair perhaps you wanted to refer to EPA because Wardair is strictly a charter operation; it does not carry any scheduled operations at all. All foreign carriers have done that, what we are trying to do now with Wardair in one way or another; they have charter subsidiaries. I suppose the reason is that it is very difficult in the same organization to ask on the one hand, the same people, in effect, to sell charter services and on the other hand, to ask the same people to sell scheduled services. I suppose this might be one of the reasons why BOAC, KLM, Air France, SwissAir, Lufthansa have gone to the subsidiary route. We did not take that route because we felt that it would take longer for us to achieve the same result as opposed to buying into Wardair.

Mr. Peters: Are you saying that BOAC does not operate its own charters?

Mr. Pratte: BOAC operates some of its own charters, as we do, but in addition they have a charter subsidiary.

Mr. Peters: But they are all with BOAC aircraft.

Mr. Pratte: Not all. I do not think all of them.

[*Interprétation*]

dair, nous admettons en fait notre incapacité. Je dirais que si Air Canada veut vraiment aller de l'avant, la société devra faire montre d'une plus grande franchise avec le Comité à propos des raisons qui l'empêchent d'être concurrentielle.

Il ne s'agit pas d'une question d'entreprise privée. La question est que si ce service est fourni, le gouvernement devra débourser des fonds additionnels. Je n'aime tout simplement pas nous voir entreprendre des activités comme le fait le Canadien National qui pénètre dans des secteurs connexes et parfois non connexes pour ensuite demander aux contribuables de financer ses activités alors qu'une compagnie nationale n'a pas de succès avec ses opérations principales.

M. Pratte: Si je puis ajouter un mot, vous donnez l'impression, ou vous me donnez l'impression, que nous ne sommes pas du tout actifs dans le secteur des vols nolisés. Tel n'est pas le cas; en fait, nos revenus provenant des vols nolisés en 1972 dépassaient 22 millions de dollars, ce qui est à peu près les revenus de Wardair.

Vous avez parlé de transporteurs régionaux et vous avez raison; ils utilisent du matériel qui sert pendant la semaine à offrir des services réguliers; pendant les fins de semaine, ces compagnies réduisent le nombre de vols de façon radicale, et parfois à zéro, pour utiliser ce matériel afin de se rendre dans les Caraïbes. De façon générale, je ne crois pas que nous procédions de la même façon, même si nous réduisons quelque peu dans certaines régions le nombre de vols pendant les fins de semaine; je crois toutefois que notre horaire est plus régulier. Nous estimons que c'est là notre devoir à l'égard des voyageurs et ce qu'ils estiment être leur droit. Il ne s'ensuit pas que nous ne sommes pas intéressés par le marché des vols nolisés sous toutes ses formes.

Vous dites que l'existence même de Wardair met en cause l'image d'Air Canada, mais lorsque vous avez parlé de Wardair vous pensiez sans doute à EPA car Wardair n'offre que des vols nolisés; elle n'offre aucun service régulier. Tous les transporteurs étrangers ont fait, d'une façon ou d'une autre, ce que nous essayons maintenant de faire avec Wardair; ils ont des filiales qui s'occupent des vols nolisés. Je suppose qu'on peut expliquer ceci par le fait qu'il est très difficile au sein d'une même entreprise de demander aux mêmes personnes, d'une part, de vendre des vols nolisés et, d'autre part, de demander à ces mêmes personnes de vendre des services réguliers. Je suppose que c'est peut-être là une des raisons qui ont amené BOAC, KLM, Air France, SwissAir, Lufthansa à constituer des filiales. Nous n'avions pas procédé de cette façon car nous pensions qu'il nous faudrait plus de temps pour obtenir les mêmes résultats au lieu d'acheter Wardair.

M. Peters: Affirmez-vous que BOAC n'offre pas ses propres services de vols nolisés?

M. Pratte: BOAC offre un certain nombre de ses propres vols nolisés, comme nous le faisons, mais la compagnie possède en outre une filiale pour les vols nolisés.

M. Peters: Mais on utilise toujours des avions de BOAC.

M. Pratte: Pas du tout. Je ne crois pas que ce soit dans tous les cas.

[*Text*]

Mr. Peters: I had the opportunity of spending four or five days with some of the people from BOAC in the Caribbean and my understanding from them was that they were flying only BOAC aircraft and they were in the charter business to an immense extent.

• 1205

Mr. Pratte: In the North Atlantic, subject to verification, I think we are as big as, if not bigger than BOAC in charter operations.

The Chairman: Gentlemen, it is a little past twelve. We had reached an understanding that we would adjourn at twelve.

The Committee stands adjourned till 3.30 this afternoon.

[*Interpretation*]

M. Peters: J'ai eu l'occasion de passer quatre ou cinq jours avec des représentants de BOAC dans les Caraïbes et j'ai cru comprendre qu'ils n'utilisaient que des avions de BOAC et qu'ils étaient très actifs dans le secteur des vols nolisés.

M. Pratte: Dans l'Atlantique, on peut vérifier la chose, je crois que nos activités au niveau des vols nolisés sont aussi importantes, si ce n'est supérieures à celles de BOAC.

Le président: Messieurs, il est quelque peu passé midi. Nous avons convenu d'ajourner la séance à midi.

Les travaux du Comité sont suspendus jusqu'à 15 h 30 cet après midi.

CA1 XC 27
-T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Tuesday, December 11, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 25

Le mardi 11 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

LIBRARY
JAN 21 19[illegible]
UNIVERSITY OF TORONTO

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Breau
Caron
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Mackasey
MacKay
Mazankowski
McCain
Peters

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Railton
Rose
Smith (*Saint-Jean*)
Stevens
Thomas (*Moncton*)
Turner
(*London East*)
Whittaker—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, December 6, 1973:

Mr. Rowland replaced Mr. Rose.

On Monday, December 10, 1973:

Messrs. Thomas (*Moncton*) and Whittaker replaced Messrs. Ellis and Stevens.

On Tuesday, December 11, 1973:

Mr. Benjamin replaced Mr. Rowland;
Mr. Rose replaced Mr. Benjamin;
Messrs. Railton, Smith (*Saint-Jean*), Langlois and Breau replaced Messrs. Poulin, Campbell, Comtois and Langlois;
Mr. Stevens replaced Mr. McKenzie.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 6 décembre 1973:

M. Rowland remplace M. Rose.

Le lundi 10 décembre 1973:

MM. Thomas (*Moncton*) et Whittaker remplacent MM. Ellis et Stevens.

Le mardi 11 décembre 1973:

M. Benjamin remplace M. Rowland;
M. Rose remplace M. Benjamin;
MM. Railton, Smith (*Saint-Jean*), Langlois et Breau remplacent MM. Poulin, Campbell, Comtois et Langlois;
M. Stevens remplace M. McKenzie.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 11, 1973
(39)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blenkarn, Caron, Comtois, Godin, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) and Whittaker.

Other Member present: Mr. Schellenberger.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., President and Chairman of the Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

It was agreed that the following motion moved by Mr. Blenkarn at the meeting of Thursday, December 6, 1973, be allowed to stand:

—That this Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30% of the capital stock of Wardair Canada Limited.

Mr. Mazankowski proposed to move,—That this Committee request the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board to appear before this Committee to give evidence concerning the Board's appraisal of its ability to meet current commitments for export and domestic grain deliveries and the Board's appraisal of its ability of meet future commitments for export and domestic grain deliveries, with particular reference to the Board's assessment of the performance record of the Canadian National Railways as a factor in those appraisals, and such further and other matter as, in the opinion of this Committee, relates to such evidence.

The Chairman reserved his decision as to the acceptability of the said proposed motion.

On motion of Mr. Blenkarn, it was agreed that the following document submitted by Mr. MacMillan be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

CN TOWER
(including Projected Revenues and Expenses *and* Return on Investment)

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 DÉCEMBRE 1973
(39)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*)

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blenkarn, Caron, Comtois, Godin, Guay (Saint-Boniface), Horner (*Crowfoot*), MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*) et Whittaker.

Autre député présent: M. Schellenberger.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, C.R., directeur général et président du conseil d'administration; M. K. E. Hunt, vice-président, fonctionnement et entretien; M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du Bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les chemins de fer Nationaux du Canada, (Financement et garantie)*).

Il est convenu que la motion suivante proposée par M. Blenkarn lors de la réunion du jeudi 6 décembre 1973 soit réservée:

—Que le Comité recommande que le gouvernement considère l'opportunité de refuser de ratifier l'achat par Air-Canada de 30 p. 100 du capital social de la Société Wardair Canada Limitée.

M. Mazankowski propose,—Que le Comité demande au Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé de se présenter au Comité pour rendre compte de l'appréciation qu'a faite la Commission de son aptitude à faire face aux engagements en cours en ce qui a trait à des livraisons de grains à l'étranger et au pays, et également de l'appréciation de la Commission de son aptitude à respecter de futurs engagements de livraison de grains à l'étranger et au pays, en utilisant plus particulièrement la fiche d'évaluation remplie par la Commission au sujet des chemins de fer Nationaux comme facteurs d'appréciation, ou d'autres données qui, de l'avis du Comité, seraient utiles à ce compte rendu.

Le président réserve sa décision quant à la recevabilité de ladite motion proposée.

Sur la motion de M. Blenkarn, il est convenu que le document suivant présenté par M. MacMillan soit imprimé en appendice au procès-verbal et Témoignages d'aujourd'hui:

LA TOUR DU CN
(recettes et dépenses prévues et rapport des investissements)

(*See Appendix "O"*)

The witnesses answered questions.

By leave, Mr. Mazankowski was allowed to amend his motion proposed earlier this day by inserting the following words after the words "as a factor in those appraisals":

"with particular reference to the Canadian National Railways' availability of equipment and the deployment thereof, pursuant to Clause 3 (1) (*a*) of Bill C-164."

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(40)

The Committee reconvened at 3:35 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Breau, Caron, Godin, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Langlois, Mackasey, KacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Railton, Rose, Smith (*Saint-Jean*), Stevens, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*) and Whittaker.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, C., President and Chairman of the Board of Directors; Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Operations and Maintenance; Mr. W. R. Corner, Vice-President, Accounting.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*).

The Committee resumed consideration of the proposed motion of Mr. Mazankowski,—That this Committee request the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board to appear before this Committee to give evidence concerning the Board's appraisal of its ability to meet current commitments for export and domestic grain deliveries and the Board's appraisal of its ability to meet future commitments for export and domestic grain deliveries, with particular reference to the Board's assessment of the performance record of the Canadian National Railways as a factor in those appraisals, with particular reference to the Canadian National Railways availability of equipment and the deployment thereof, pursuant to Clause 3 (1) (*a*) of Bill C-164, and such further and other matter as, in the opinion of this Committee, relates to such evidence.

The Chairman ruled the said proposed motion in order.

Accordingly, Mr. Mazankowski moved,—That this Committee request the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board to appear before this Committee to give evidence concerning the Board's appraisal of its ability to meet current commitments for export and domestic grain deliveries and the Board's appraisal of its ability to meet future commitments for export and domestic grain deliveries, with particular reference to the Board's assessment of the performance record of the Canadian National Railways as a factor in those appraisals, with particular reference to

(*Voir appendice «O»*)

Les témoins répondent aux questions.

On accorde à M. Mazankowski l'autorisation de modifier la motion qu'il a présentée plus tôt aujourd'hui par l'insertion des mots suivants:

«et des données sur le matériel mis à la disposition par les Chemins de fer Nationaux et utilisé, dans ce but, aux termes de l'article 3(1)(*a*) du Bill C-164.»

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(40)

Le Comité se réunit de nouveau à 3 h 35, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Breau, Caron, Godin, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Langlois, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Railton, Rose, Smith (*Saint-Jean*), Stevens, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*) et Whittaker.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, C.R., directeur général et président du conseil d'administration; M. K. E. Hunt, vice-président, fonctionnement et entretien; M. W. R. Corner, vice-président, comptabilité.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du Bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, (*Loi de 1973 sur les chemins de fer Nationaux du Canada, (Financement et garantie)*).

Le Comité reprend l'étude de la motion proposée par M. Mazankowski,—Que le Comité demande au Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé de se présenter au Comité pour rendre compte de l'appréciation qu'a faite la Commission de son aptitude à faire face aux engagements en cours en ce qui a trait à des livraisons de grains à l'étranger et au pays, et également de l'appréciation de la Commission de son aptitude à respecter de futurs engagements de livraison de grains à l'étranger et au pays, en utilisant plus particulièrement la fiche d'évaluation remplie par la Commission au sujet des chemins de fer Nationaux comme facteurs d'appréciation, et des données sur le matériel mis à la disposition par les chemins de fer Nationaux et utilisé dans ce but, aux termes de l'article 3(1)(*a*) du Bill C-164, ou d'autres données qui, de l'avis du Comité, seraient utiles à ce compte rendu.

Le président déclare que ladite motion proposée est recevable.

En conséquence, M. Mazankowski propose,—Que le Comité demande au Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé de se présenter au Comité pour rendre compte de l'appréciation qu'a faite la Commission de son aptitude à faire face aux engagements en cours en ce qui a trait à des livraisons de grains à l'étranger et au pays, et également de l'appréciation de la Commission de son aptitude à respecter de futurs engagements de livraison de grains à l'étranger et au pays, en utilisant plus particulièrement la fiche d'évaluation remplie par la Com-

the Canadian National Railways' availability of equipment and the deployment thereof, pursuant to Clause 3 (1) (*a*) of Bill C-164, and such further and other matter as, in the opinion of this Committee, relates to such evidence.

And debate arising thereon;

Mr. Turner (*London East*) moved in amendment thereto,—That the motion be amended by inserting after the words "Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board" the words "and a representative of the Canadian Transport Commission".

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was agreed to on the following division: YEAS—17; NAYS—Nil.

And the question being put on the motion, as amended, it was agreed to on the following division: YEAS—17; NAYS—Nil.

The witnesses answered questions.

Mr. Blenkarn proposed to move,—That the Canadian National Railways be required to table with this Committee all agreements with the Canadian Pacific Railway or Marathon Realty Limited with respect to the Canadian National Tower as described in Clause 3 (1) (*a*) of Bill C-164.

The Chairman, quoting extracts of May's Eighteenth Edition, pages 632 and 250, ruled the proposed motion out of order.

From this ruling Mr. Blenkarn appealed to the Committee.

The question being put by the Chairman:

Shall the ruling of the Chair be sustained?—It was decided in the affirmative on the following division:

YEAS:

Messrs.

Godin
Guay (*St. Boniface*)
Mackasey
McRay
Peters
Railton
Rose
Smith (*Saint-Jean*)
Turner (*London East*)—(9).

NAYS:

Messrs.

Blenkarn
Mazankowski
McCain
Stevens
Whittaker—(5).

The witnesses answered further questions.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

mission au sujet des chemins de fer Nationaux comme facteurs d'appréciation, et des données sur le matériel mis à la disposition par les chemins de fer Nationaux et utilisé dans ce but, aux termes de l'article 3(1)(*a*) du Bill C-164, ou d'autres données qui, de l'avis du Comité, seraient utiles à ce compte rendu.

Et un débat s'ensuit.

M. Turner (*London-Est*) propose un amendement à la motion,—que la motion soit modifiée par l'insertion après les mots «chef de la Commission canadienne du blé» des mots «et au représentant de la Commission canadienne des transports».

Un débat s'ensuit, l'amendement proposé est mis aux voix et il est adopté à l'unanimité par 17 voix contre 0.

La motion modifiée est mise aux voix et est adoptée à l'unanimité par 17 voix contre 0.

Les témoins répondent aux questions.

M. Blenkarn propose—Que les chemins de fer Nationaux soient priés de présenter au Comité permanent des transports et des communications toutes les ententes conclues avec les chemins de fer du Pacifique ou Marathon Realty (Ltd. en ce qui a trait à la Tour C.N. Ltée décrite à l'article 3(1)(*a*) du Bill C-164.

Le président, après avoir lu des extraits de May (18ième édition), pages 132 et 250, déclare que la motion proposée est irrecevable.

M. Blenkarn en appelle de cette décision au Comité.

Le président met aux voix la question suivante:

La décision du président doit-elle être maintenue?—Elle est maintenue sur division:

EN FAVEUR:

Messieurs

Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Mackasey
McRay
Peters
Railton
Rose
Smith (*Saint-Jean*)
Turner (*London-Est*)—(9).

CONTRE:

Messieurs

Blenkarn
Mazankowski
McCain
Stevens
Whittaker—(5).

Les témoins répondent à d'autres questions.

A 18 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, December 11, 1973

• 0946

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum this morning; we are still one short. But I see Mr. Charles Turner coming in so we will have a quorum. However, there are two problems confronting the Chair. First, I would like to conclude our hearings on the CNR by a meeting this morning and one this afternoon. Mr. MacMillan has advised me that he would rather not be here this evening. I have studied the Committee Proceedings and I think if we tend to business and concentrate our questions, we could get through with them this morning or this afternoon.

The second problem confronting the Chair is a motion that was moved at our last Committee proceedings concerning Wardair and Air Canada. Actually, we should deal with that motion this morning but as we have the CNR witnesses this morning, I think it would be advisable if the Chair allowed that motion to stand. It would be a bit ridiculous on our part to deal with Wardair and Air Canada when we have the CNR as witnesses before us. Would the Committee agree that we allow that motion to stand until Thursday morning when we will have Air Canada before us, and we deal with the witnesses that are at hand, namely CNR and consideration of Bill C-164.

Could I have some comment? Is the Committee agreed?

Mr. Peters: It might be worth while to discuss this. We cannot expect CNR or Air Canada to make the decision for us.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, do we have a quorum?

The Chairman: Yes, Mr. Mazankowski, we now have a quorum.

Mr. Mazankowski: Well, if we have a quorum why do we not put the question, deal with the matter, and dispose of it?

The Chairman: I am agreeable to disposing of the motion quickly because it is merely a recommendation to the government. Whether or not the government accepts the recommendation of this Committee is not my worry; it is mainly the responsibility of the Minister of Transport.

Mr. Mazankowski: Perhaps Mr. Guay may be allowed to say something.

The Chairman: I do not want to entertain a lengthy discussion or a filibuster, just to match sides, before the vote comes up. I would rather leave that motion in abeyance until we have the right witnesses before us. Mr. Guay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if you had listened to what I had to say you would have realized that my suggestion was that we vote on the matter immediately and we dispose of it and go on to the next order of business.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 11 décembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous n'avons pas de quorum ce matin; il nous manque toujours un député. Mais je vois que M. Charles Turner arrive; nous aurons donc un quorum. Deux problèmes se posent à moi. Tout d'abord, j'aimerais terminer notre audition des représentants du CN cet après-midi. M. MacMillan m'a fait savoir qu'il préférerait ne pas avoir à revenir ce soir. J'ai étudié les procès-verbaux et je pense que si nous nous mettons au travail et concentrons nos questions, nous pourrions en finir avec nos témoins, soit ce matin, soit cet après-midi.

Le deuxième problème qui se pose à moi est celui de la motion concernant Wardair et Air Canada, qui a été déposée lors de notre dernière séance. En fait, nous devrions étudier cette motion ce matin, mais comme nous avons les témoins du CN avec nous, je pense qu'il serait bon que l'on me permette de la réserver. Il serait quelque peu ridicule de notre part de parler de Wardair et Air Canada à un moment où nous avons avec nous les témoins du CN. Le comité accepte-t-il de réserver la motion jusqu'à jeudi matin, lorsque comparaîtront les représentants d'Air Canada, afin que nous puissions nous entretenir aujourd'hui avec nos témoins du CN et étudier le bill C-164?

Consentez-vous? Le comité accepte-t-il cette procédure?

M. Peters: Peut-être serait-il bon d'en discute un peu plus. Nous ne pouvons pas demander au CN ou à Air Canada de prendre la décision à notre place.

M. Mazankowski: Monsieur le président, avons-nous un quorum?

Le président: Oui, monsieur Mazankowski, nous avons maintenant un quorum.

M. Mazankowski: Eh bien, si nous avons un quorum, pourquoi ne pas mettre la motion aux voix maintenant, l'étudier, et ainsi en disposer?

Le président: Je suis prêt à expédier la motion rapidement parce qu'il s'agit d'une simple recommandation au gouvernement. Que le gouvernement accepte ou non la recommandation de ce comité n'est pas mon problème; cela relève de la compétence du ministre des Transports.

M. Mazankowski: Peut-être permettrez-vous à M. Guay de dire quelque chose?

Le président: Je ne veux pas d'un débat prolongé ni d'obstructionnisme avant le vote, uniquement pour que chaque parti ait le même temps de parole. Je préférerais que la motion soit réservée jusqu'au moment où nous aurons les témoins qui conviennent pour en discuter. Monsieur Guay.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si vous aviez écouté ce que j'ai dit, vous auriez vu que ma proposition est de voter immédiatement sur cette question de façon à pouvoir passer au point suivant à l'ordre du jour.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): I was hoping that you would delay it until this afternoon, if possible, or later on this morning at the earliest. If you could do that, Mr. Chairman, it would be greatly appreciated.

The Chairman: Personally, I would like to leave it in abeyance until this evening. Then we would not have any witnesses and we could deal with the bill clause by clause. When we get to Clause 7 on Air Canada, then we could deal with it.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: It seems that we have reached a consensus: that the motion remains in abeyance until we have the proper witnesses before us and that we examine the present witnesses, namely the CNR.

Mr. Mazankowski, I have your name down as the first questioner.

• 0950

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wish to bring up a matter which has, over the past weeks and months, caused increasing distress to me, particularly since this Committee has been meeting to consider Bill C-164. This is the matter of the conflicting evidence regarding the serious box car shortage, a shortage which confronts the entire nation but which particularly affects the ability of the railways to move grain. On the one hand, Mr. Chairman, we have heard from Mr. MacMillan, the President of the CNR, in quite some detail to the effect that the fulfillment of the targets as prescribed by the Canadian Wheat Board, in so far as the allocation of boxcars is concerned, while presently being somewhat short of the mark are showing signs of steady improvement, and we have been assured by the President of the CNR that the targets that have been established by the Canadian Wheat Board will be fully met by the end of this year. This evidence was placed before this Committee at page 23.9, where, among other things, Mr. MacMillan is quoted as saying that in his opinion sufficient quantities of grain are getting to the terminals and there is ample grain at the terminals to meet the carrier requirements at any given time both at the Lakehead and in Vancouver.

Again at page 23.100, which was the last time the CNR appeared before this Committee, in answer to a question by Mr. Gleave, Mr. MacMillan stated:

> In so far as the Canadian National Railway is concerned, our target will be met by the end of the year. These are the targets which have been set by the Wheat Board and they become the authority which tells us how much grain to move.

In other words, we in this Committee are left with the impression that the railways are doing as well as they are expected to do by the Canadian Wheat Board.

You will recall, Mr. Chairman, that at the last committee meeting I placed some evidence on record which indicated that for the period August 1—which is the beginning of the current crop year—to November 21 there was a deficiency or a shortfall in the movement of grain from the country elevator system to terminal position of some 119 or 120 million bushels. So, I think it is fair to conclude, Mr. Chairman, that the situation continues to deteriorate on the basis of the figures that we had last year, and we have not had any evidence that the situation is improving to any significant degree.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): J'espérais que vous pourriez retarder le vote jusqu'à cet après-midi, si possible, ou du moins jusqu'en fin de matinée. Je vous en saurais gré, monsieur le président.

Le président: Personnellement, j'aimerais que la motion soit réservée jusqu'à ce soir. Nous n'aurions pas de témoin et nous pourrions alors étudier le bill article par article. Lorsque nous en viendrons à l'article 7, intéressant Air Canada, nous pourrions traiter de la motion.

Des voix: Adopté.

Le président: Il me semble que nous sommes parvenus à un consensus, à savoir que la motion demeure réservée jusqu'à ce que soient présents les témoins intéressés, et que nous commençons à interroger les témoins actuels, c'est-à-dire les représentants du CN.

Monsieur Mazankowski, votre nom figure en première place sur ma liste.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais soulever la question qui ne cesse de m'inquiéter depuis plusieurs semaines et plusieurs mois, et particulièrement depuis que ce comité étudie le bill C-164. Il s'agit des témoignages contradictoires que nous avons entendus au sujet de la grave pénurie actuelle de wagons couverts, pénurie qui frappe l'ensemble du pays et plus particulièrement la capacité des chemins de fer pour le transport des céréales. D'un côté, monsieur le président, M. MacMillan, directeur général du CN, nous a expliqué en détail que la poursuite des objectifs fixés par la Commission canadienne du blé, du moins en ce qui concerne la répartition des wagons couverts, malgré un léger décolage, montre régulièrement des signes de progrès, et il nous a assuré que les objectifs fixés par la Commission canadienne du blé seront entièrement atteints à la fin de l'année. Cela figure à la page 23.9 du procès-verbal, où M. MacMillan est cité comme ayant déclaré, entre autres choses, que des quantités suffisantes de céréales étaient acheminées vers les terminaux pour satisfaire les besoins des transporteurs à tout moment, et cela aussi bien à la tête des lacs qu'à Vancouver.

De même, à la page 23.100, c'est-à-dire lors de la dernière comparution des représentants du CN devant ce comité, en réponse à une question de M. Gleave, M. MacMillan a dit:

> En ce qui concerne le CN notre objectif sera atteint d'ici à la fin de l'année. Ces objectifs ont été fixés par la Commission canadienne du blé et ils déterminent la quantité de céréales que nous transportons.

Autrement dit, les membres du comité ont eu l'impression que les chemins de fer font aussi bien leur travail que le leur demande la Commission canadienne du blé.

Vous vous souviendrez, monsieur le président, que j'avais fait figurer au procès-verbal de la dernière séance des chiffres qui indiquaient que pour la période du 1er août, c'est-à-dire du début de la présente année—récolte, jusqu'au 21 novembre, 119 ou 120 millions de boisseaux de moins avaient pu être transportés des silos du pays jusqu'aux terminaux. Il me semble donc juste de conclure, monsieur le président, que la situation continue à se détériorer par comparaison aux chiffres de l'année dernière, et que rien n'indique que la situation se soit améliorée de façon sensible depuis.

[*Text*]

On November 9 one of the Commissioners of the Canadian Wheat Board, Mr. Esdale, in a speech to the United Grain Growers which took place in Edmonton, indicated that there was a serious lack of hopper cars and boxcars to move wheat. He classified it as serious and said, and I quote from the Edmonton *Journal* of November 9:

> "It was recognized grain shipping delays started with the recent national strike and the rotating walkouts that preceded it, but there has been little improvement in grain shipments since the weeks immediately following the back to work order". Mr. Esdale said, "The Wheat Board has made repeated representations to all levels of railway management to persuade them to increase the grain car fleet. We have tried to convince them that we are a major user of their services and are in day-to-day contact with them", he said.

He goes on to point out that there is an essential need for more hopper cars so we can retain control over shipping and sales opportunities. He referred to a report by the Directors of the U.G.G. that the number of boxcars suitable for grain movement had dwindled to 48,200 this year compared to 88,200 such cars owned by major railways in 1963. The report said that no general purpose boxcars had been built since the nineteen-fifties. Mr. Esdale said:

> The competition for the remaining cars has got us into trouble and this must be faced as a national problem.

Then, Mr. Chairman, last week from the December 6 edition of the Edmonton *Journal*, as reported by Southam News Services, the journalist being Nick Hills, we learn this:

> The Canadian Wheat Board faces such a shortage of boxcars to move grain for export that only intervention by the federal government will save it from serious embarrassment in meeting the country's sales commitments.
>
> • 0955
>
> G. N. Vogel, the Canadian Wheat Board's Chief Commissioner, has asked the Liberal government to provide it with 4,000 new boxcars at a cost of some $90 million. This is on top of the 2,000 government boxcars that Ottawa had built in 1972.
>
> The government and the board have been plagued by grain transportation problems for years, but this is the most serious of them. An upsurge in the commodities' economy involving potash, grain and lumber has put a three-way transportation squeeze on the railways. On top of this, the CNR and the CPR are not apparently prepared to make long-term investments in the movement of grain.

This is a very key section of the news report, Mr. Chairman, it says:

[*Interpretation*]

Le 9 novembre, l'un des commissaires de la Commission canadienne du blé, M. Esdale, dans un discours adressé aux *United Grain Growers*, rassemblés à Edmonton, a déclaré qu'il y avait une pénurie grave de wagons couverts et de wagons-trémies pour le transport du blé. Il a qualifié la situation de sérieuse et a déclaré, je cite un article du *Journal* d'Edmonton, numéro du 9 novembre:

> «Il est certain que les retards en matière de transport des céréales ont commencé avec la récente grève nationale et les débrayages tournants qui l'ont précédée, mais il n'y a eu que peu d'amélioration depuis les semaines qui ont suivi immédiatement le retour au travail.» M. Esdale a dit: «La Commission du blé est intervenue à plusieurs reprises auprès de tous les niveaux de la direction des chemins de fer afin de les persuader d'augmenter leurs parcs de wagons à céréales. Nous avons essayé de les convaincre que nous sommes le principal utilisateur de leurs services et nous sommes en contact quotidien avec eux.»

Il poursuit en insistant sur la nécessité impérative d'acquérir plus de wagons-trémies, de façon à pouvoir conserver le contrôle sur le transport et la vente des céréales. Il a cité un rapport des directeurs de l'U.G.G. révélant que le nombre de wagons couverts pouvant être utilisés pour le transport des céréales était passé cette année à 48,200 en comparaison des 88,200 qu'avaient les principaux chemins de fer en 1963. Ce rapport nous apprend également qu'aucun wagon couvert à usage général n'a été construit depuis les années 50. M. Esdale a également déclaré:

> La concurrence que se font les utilisateurs pour les wagons restants nous place dans une situation difficile, ce qui doit être considéré comme un problème d'ampleur nationale.

Ensuite, monsieur le président, la semaine dernière, dans le numéro du 6 décembre du *Journal* d'Edmonton, nous lisons ceci sous la plume de Nick Hills:

> La Commission canadienne du blé fait face à une telle pénurie de wagons couverts pour le transport des céréales destinées à l'exportation que seule une intervention du gouvernement fédéral lui évitera des ennuis sérieux et lui permettra de tenir les engagements de vente du pays.
>
> M. G. N. Vogel, commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, a demandé au gouvernement libéral de lui fournir 4,000 wagons couverts neufs au coût de 90 millions de dollars. Ce nombre est en sus des 2,000 wagons couverts que le gouvernement d'Ottawa a fait construire en 1972.
>
> Il y a des années que le gouvernement et la Commission éprouvent des difficultés pour le transport des céréales, mais celle-ci est la plus grave de toutes. L'expansion du secteur des matières premières, dont la potasse, les céréales et le bois, impose une pression triangulaire sur les transports ferroviaires. De plus, le CN et le CP ne sont apparemment pas prêts à faire des investissements à long terme dans le domaine du transport des céréales.

La partie clé de cet article de presse, monsieur le président, est celle-ci:

[*Texte*]

Wheat Board officials have been told privately by the railways that they cannot expect a big enough improvement in the boxcar situation next spring to make up the grain backlog which is building now.

It goes on to say:

The Wheat Board has been forced to postpone certain contract deliveries until the spring because it does not have the means with which to move the grain to Thunder Bay and Vancouver. The importing countries have largely accepted this delay, but the Board is fearful that when spring comes they will not have enough boxcars to make up the leeway. The Board should be moving 8,000 to 9,000 boxcars to Thunder Bay every week to keep up the schedule. It has not reached 6,000 a week since the beginning of the new crop year last August. The scarcity of wheat for export has saved the Wheat Board from a transportation crisis, but unless the federal government makes a new commitment, Prairie farmers face the prospect of losing income from export sales. As one Wheat Board Commissioner put it, "It would be criminal if because of bad transportation the farmers could not take advantage of the current market situation."

Mr. Chairman, I think the comparison of the bits of evidence I have placed before this Committee indicate there is some conflict in the information that we have been receiving and quite frankly I am at a loss to determine who is correct. I think this should be clarified and it should be clarified within this Committee. I think you and I agree, Mr. Chairman, that the movement of grain is very important to the agricultural industry and, indeed, very important to the economic welfare of this nation. I believe the railways have an obligation to move grain and I agree with Mr. MacMillan's suggestion made at a previous Committee meeting that the movement of grain should be priority number one.

We are being asked in this bill to advance certain sums of money to the CNR to assist in its operations which will include the purchase of equipment. When we are told that only through some form of government intervention can this serious matter be overcome, then I believe it is a matter for this Committee to deal with very seriously.

I want to point out, Mr. Chairman, that I am indeed not happy about the conflict of information and evidence that we are receiving, and I think it behooves this Committee to take steps to have the matter clarified in an expeditious way.

The fact that we continue to receive reports from the Canadian Wheat Board to the effect that insufficient boxcar allocation is being provided is very disturbing and it indicates that someone is not being frank and levelling with us in the examination of this very, very urgent problem. Therefore, Mr. Chairman, I would like to move a motiion to the effect that we have the representatives of the Canadian Wheat Board appear before this Committee to testify and to give evidence in respect of the boxcar allocation; the manner of establishing thier targets; the manner in which the targets have been met and current and future protections and demands.

[*Interprétation*]

Les sociétés ferroviaires ont confié en privé aux responsables de la Commission du blé qu'ils ne doivent pas s'attendre à une atténuation suffisante de la pénurie de wagons couverts au printemps prochain pour combler le retard qui est en train de s'accumuler.

Et voici la suite:

La Commission du blé a été contrainte de retarder jusqu'au printemps certaines livraisons prévues par contrats, car elle ne dispose des moyens qui lui permettraient de transporter les céréales à Thunder Bay et Vancouver. Les pays importateurs ont en général accepté le retard, mais la Commission craint de ne pas disposer d'un nombre suffisant de wagons couverts au printemps pour combler ce retard. La Commission devrait avoir 8,000 à 9,000 wagons arrivant chaque semaine à Thunder Bay pour maintenir ses délais. Le chiffre effectif n'a pas dépassé 6,000 par semaine depuis le début de la nouvelle année-récolte en août dernier. La pénurie de blé d'exportation a permis à la Commission du blé d'éviter une crise des transports, mais à moins que le gouvernement fédéral ne souscrive à un nouvel engagement, les agriculteurs des Prairies risquent de perdre des revenus provenant des exportations. Comme l'a dit un des membres de la Commission du blé, «il serait criminel que les agriculteurs ne puissent pas tirer profit de la situation actuelle du marché en raison d'une pénurie de transport».

Monsieur le président, je pense que la comparaison entre les divers éléments que je viens d'exposer révèlent des contradictions graves et, en toute franchise, j'ai bien du mal à savoir qui a raison. Je pense qu'il faudrait clarifier cela et le faire au sein de ce Comité. Nous convenons tous, monsieur le président, que le transport des céréales est un facteur prédominant pour notre agriculture et, en fait, primordial pour le bien-être économique de tout le pays. Le devoir des sociétés ferroviaires est d'assurer le transport des céréales et je conviens avec M. MacKinnon, comme celui-ci l'a dit à l'occasion d'une séance précédente de ce Comité, que le mouvement des céréales doit recevoir la priorité absolue.

Ce projet de loi nous demande d'avancer certaines sommes au CN pour aider la société dans son fonctionnement, et notamment lui permettre d'acheter des équipements. Lorsqu'on nous dit que seule une intervention du gouvernement peut résoudre ce grave problème, je pense qu'il appartient au Comité de s'en occuper très sérieusement.

Je tiens à souligner, monsieur le président, que je ne tire aucune joie de la contradiction entre les éléments d'information que l'on nous communique et qu'il appartient au Comité de prendre des mesures pour clarifier cette situation le plus rapidement possible.

Le fait que la Commission canadienne du blé continue à se plaindre de ne pas disposer de suffisamment de wagons couverts est très inquiétant et nous mène à conclure que quelqu'un nous induit en erreur dans notre étude de ce problème extrêmement urgent. Par conséquent, monsieur le président, je voudrais proposer une motion nous invitant à convoquer des représentants de la Commission canadienne du blé pour témoigner devant nous et nous parler de la répartition des wagons couverts, de la façon dont la Commission établit ses objectifs, de la façon dont ils ont été atteints, ainsi que des besoins actuels et futurs.

[*Text*]

I move that this Committee request the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board to appear before this Committee to give evidence concerning the board's appraisal of its ability to meet current commitments for export and domestic grain deliveries and the board's appraisal of its ability to meet future commitments for export and domestic grain deliveries with particular reference to the board's assessment of the performance record of the Canadian National Railways as a factor in those appraisals and such further and other matters as in the opinion of this committee, relates to such evidence.

The Chairman: Mr. MacMillan, would you like to comment before I read Mr. Mazankowski's motion?

• 1000

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, in conclusion, I want to apologize to my French-speaking friends. I did not have an opportunity to have the motion translated into the second official language, but perhaps with your knowledge and expertise of the French language you might be able to translate it for me, Mr. Chairman.

The Chairman: I can only assist. I would not guarantee my translation. Mr. MacMillan, would you like to comment on Mr. Mazankowski's dissertations?

Mr. N. J. MacMillan, Q.C., (Chairman of the Board of Directors and President, Canadian National Railways): I have to say as I have said before, in so far as the Canadian National Railways is concerned, we accept the obligation to move wheat and that has been the basis upon which we have operated for many years.

In so far as the obligation to meet the targets is concerned; you will recall that on the last occasion we discussed this, I put on the record the amount of grain in store at the export position at the Lakehead and Vancouver, and if I may, I would like at this moment to put on the record the corrresponding figures for yesterday. At Thunder Bay yesterday there was in store 50.027 million bushels, which is up 3.3 million bushels from the amount on hand the week before, December 1, 1973. At Vancouver yesterday, there were 11,000,228 bushels and that, likewise, is up about one third of a million more than it had been the week before.

Then dealing specifically with the targets, in summary, the Canadian National Railways during that week exceeded its targets by 370 cars and the Canadian Pacific Railways exceeded its target by 575 cars. These are the targets set by the Wheat Board.

Mr. Mazankowski: I have no reason, Mr. Chairman, to doubt your word and I simply say to you, Mr. Chairman, and to Mr. MacMillan, that it is very confusing and disturbing to read in the press the disturbing notes that The Canadian Wheat Board is not getting sufficient boxcar allocation and that through their private discussions they will not be able to reach the targets that have been established. I simply seek through this motion to clarify the situation once and for all. I have no reason to doubt what you say and no reason to doubt that you have exceeded the targets, but if that is so, then I think we have to question the validity of the statements that have been emanating from The Canadian Wheat Board and I think that is the purpose of this committee.

[*Interpretation*]

Je propose que ce Comité demande au commissaire en chef de la Commission canadienne du blé de comparaître devant ce Comité afin de lui expliquer dans quelle mesure la commission estime pouvoir tenir ses engagements actuels et futurs en ce qui concerne la livraison de céréales à l'intérieur du pays et à l'étranger, et de nous donner particulièrement son point de vue quant au rôle joué par les performances du Canadien national, et quant à toutes les questions qui, de l'avis du Comité, sont apparentes à ce problème.

Le président: Monsieur MacMillan, avez-vous des commentaires à faire avant que je lise la motion de M. Mazankowski?

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais en conclusion, m'excuser auprès de mes amis francophones. Je n'ai pas eu la possibilité de faire traduire la motion dans la deuxième langue officielle, mais peut-être, étant donné vos connaissances linguistiques, seriez-vous en mesure de le faire pour moi, monsieur le président.

Le président: Je peux essayer, mais je ne garantis pas ma traduction. Monsieur MacMillan, avez-vous des commentaires à faire à la suite de la dissertation de M. Mazankowski?

M. N. J. MacMillan Q.C. (président du Conseil d'administration et directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Je tiens à répéter que, en ce qui concerne les Chemins de fer nationaux du Canada, nous acceptons notre devoir de transporter le blé et que nous avons organisé nos opérations sur cette base depuis de nombreuses années.

En ce qui concerne notre obligation à remplir les objectifs, vous vous souviendrez qu'à l'occasion de notre dernier débat à ce sujet, j'avais cité les chiffres concernant la quantité de céréales stockées au port d'exportation, c'est-à-dire à la tête des lacs et à Vancouver, et je voudrais citer aujourd'hui les chiffres correspondants pour la journée d'hier. Hier, à Thunder Bay, il y avait 50.027 millions de boisseaux en stock, soit 3.3 millions de boisseaux de plus que la semaine précédente, le premier décembre 1973. A Vancouver hier, il y avait 11,000,228 boisseaux en stock et là encore, on remarque une progression de 300,000 boisseaux par rapport à la semaine précédente.

Pour en venir maintenant plus précisément aux objectifs qui nous ont été assignés, le CN a dépassé son objectif de 370 wagons au cours de cette semaine et le Canadien Pacifique a dépassé son objectif de 575 wagons. Les objectifs dont je parle sont fixés par la Commission du blé.

M. Mazankowski: Je n'ai aucune raison de douter de vos paroles mais j'estime simplement qu'il est très inquiétant et très déroutant de lire dans la presse que la Commission canadienne du blé ne se voit pas attribuer suffisamment de wagons couverts et que ses responsables admettent dans des conversations privées qu'ils ne seront pas en mesure de remplir les objectifs fixés. Je cherche simplement au moyen de cette motion, à clarifier la situation une bonne fois pour toute. Je n'ai aucune raison de douter de vos paroles ni de douter que vous avez dépassé les objectifs mais si tel est le cas, il nous faut mettre en doute la validité des déclarations émanant de la Commission canadienne du blé et il appartient au Comité de vérifier.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mazankowski, I have a copy of your motion. The committee has under its terms of reference Bill C-164 and the CNR are our witnesses because Bill C-164 is a financing bill for CNR and Air Canada. CN is, and may be held, partly responsible for the slow movement of any goods in Canada, I suppose, but only partly. The CPR traditionally has moved more grain than the CNR, therefore, I am in some doubt whether or not your motion is in order.

Bourinot's Parliamentary Procedure, Fourth Edition suggests, Mr. Mazankowski:

> It is a clear principle of parliamentary law that a committee is bound by, and not at liberty to depart from, its order of reference.

Our order of reference is a bill committed to this committee. That bill involves the CNR financing and you are quite correct that part of the Canadian National Railways financing bill is for the maintenance of equipment and the purchase of new equipment. However, whether we can call additional witnesses to the Transportation Committee, I would like to hold that question in abeyance until I discuss it with the Clerks of the House and others; I would like to hold it in abeyance until, at least, this afternoon's meeting. I am in some doubt, Mr. Mazankowski, because of what I have said already, that the CNR can be held responsible, I suppose, for the movement of certain goods but only that portion of the goods that traditionally falls upon them, in this case, grain movement. Mr. MacMillan, of course, can correct me but I think traditionally the CPR has moved more grain than the CNR.

I do not want to get into a lengthy argument now with the committee as to whether your motion is in order or not, Mr. Mazankowski. I would rather wait until I have made up my mind and I have consulted those people who will make themselves available to me as to whether or not this motion is in order. I do not make any secrets of my feelings, Mr. Mazankowski. I look upon this bill and would like to get it back into the House before December 25. If we are going to call additional witnesses, I see us going on after that date and that, too, is in the back of my mind and I do not mind admitting it to the committee. So I would hope the committee would allow the Chair to rule on this motion at our meeting at 3.30 this afternoon.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, surely you are not going to rule on a motion because of the time of year. That is certainly no logical ground to rule on a motion. If that is the kind of ruling we are going to have, it is not acceptable to me.

The Chairman: I cannot allow that; I am not going to rule on the motion on the time of year. Mr. Blenkarn, if you were listening to me, I outlined the grounds and the doubts that I had about this motion. I also cautioned the committee that I would like to see this bill back in the House; that is all. Mr. McRae.

Mr. McRae: I just want to mention in passing that in the area around Thunder Bay, there has been a great deal of criticism but the criticism has been directed at the CPR, not the CNR. True to what you say, they are the ones who have not been delivering this fall. My understanding is that the CNR has made a reasonable effort and has kept up certain quotas but as I contended all along, we should be having the President of the CPR here.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mazankowski, j'ai une copie de votre motion. Le mandat du comité consiste à étudier le bill C-164 et nous entendons les représentants du CN parce que le Bill C-164 porte sur le financement du CN et d'Air Canada. On peut tenir le CN pour partiellement responsable des faiblesses du transport des marchandises au Canada, mais uniquement partiellement. Le CP transporte traditionnellement davantage de céréales que le CN et par conséquent, je doute très fort que votre motion soit recevable.

Le guide de procédures parlementaires Bourinot, dans sa quatrième édition, dit ceci, monsieur Mazankowski:

> L'un des principes les plus évidents du droit parlementaire est qu'un comité est limité par son mandat et ne peut en départir.

Notre mandat est l'étude du bill qui nous a été confié. Ce bill porte sur le financement du CN et vous avez raison lorsque vous dites qu'une partie de la Loi sur le financement des chemins de fer nationaux du Canada porte sur l'entretien et l'acquisition d'équipement. J'aimerais cependant réserver la question de savoir si nous pouvons convoquer des témoins supplémentaires au comité des Transports jusqu'au moment où j'en aurai parlé au greffier de la Chambre et à d'autres personnes; j'aimerais la réserver au moins jusqu'à la séance de cet après-midi. J'ai des doutes, monsieur Mazankowski, parce que, comme je l'ai déjà dit, le CN peut être tenu responsable, j'imagine, du mouvement de certaines denrées, mais uniquement de la partie de ces denrées qui leur revient traditionnellement, le transport des céréales dans ce cas-ici. M. MacMillan me corrigera si j'ai tort, mais traditionnellement, le CP transporte plus de céréales que le CN.

Je ne veux pas ouvrir maintenant un long débat avec le Comité pour savoir si votre motion est recevable ou pas, monsieur Mazankowski. Je préfère attendre d'avoir pris une décision et d'avoir consulté les personnes qui seront disponibles avant de me déclarer sur la recevabilité de votre motion. Je ne fais pas de secret de mes sentiments, monsieur Mazankowski. J'aimerais que ce bill soit revenu à la Chambre avant le 25 décembre. Si nous convoquons d'autres témoins, nous devrons poursuivre nos travaux après cette date, j'y pense également, et je n'ai pas peur de l'admettre devant le Comité. J'espère donc que le Comité m'autorisera à prendre une décision sur cette motion lors de cette séance de 15 h 30.

M. Blenkarn: Monsieur le président, vous n'allez certainement pas fonder votre décision sur la période de l'année où nous sommes. Ce n'est pas là un argument logique pour décider d'une motion. Si vous annoncez une décision de ce genre, je ne l'accepterai pas.

Le président: Je n'accepterai pas cela; je ne veux pas prendre ma décision d'après la date où nous sommes. Monsieur Blenkarn, si vous m'avez écouté, j'ai présenté les arguments et les doutes que je nourris à l'égard de cette motion. J'ai également dit au comité que j'aimerais que ce bill soit rapporté à la Chambre, c'est tout. Monsieur McRae.

M. McRae: Je veux simplement préciser en passant que dans la région de Thunder Bay, on a formulé beaucoup de critiques, mais à l'égard du CP, pas du CN. Ce que vous avez dit, c'est lui qui n'a pas rempli ses commandes cet automne. Je pense que le CN a fait un effort raisonnable et a observé certains quotas. Mais comme je l'ai toujours dit, nous devrions convoquer le président du CP.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: It was in that spirit that the motion was moved.

The Chairman: Mr. McRae, you lend quite a bit of credit to the Chairman's thoughts because you represent Thunder Bay, which is a very important point in the grain delivery. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I think we should go along with your suggestion. I am sure you will give us your undertaking that in so far as representations are made as to the validity of the motion, there will be no time pressure on this factor. It will go on on the day it is considered.

The Chairman: That is true. That is true. Yes. I will bring in my reservations at 3.30 p.m. Mr. Benjamin, would you like to comment? Then, I would hope we could get back to the witnesses. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I want to speak to this with regard to the motion. I have a few questions to ask Mr. MacMillan in the same area, on grain movement.

The Chairman: Oh, you are not going to deal with my suggestion.

Mr. Benjamin: I am quite agreeable to get a ruling at 3.30 p.m.

The Chairman: Fine. Mr. Mazankowski, have you some last comments that you would like to make?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I appreciate the position that you have taken here. I only want to reiterate that this is a financing bill. The question arises of the matter of the purchase of equipment and the maintenance of equipment. I think it is fairly broad. I do not believe we have to drag the CPR into the motion; I have not mentioned the CPR in the motion and I did that very distinctly for a purpose. We are dealing with the CNR and its ability to meet its over-all commitments.

I presented the motion simply as a matter to clarify the conflicting bits and pieces of evidence that have been disseminated and I think it would, perhaps, clear the air once and for all if we were to have the officials of the Canadian Wheat Board appear before us. I would also like to draw to your attention, Mr. Chairman, when you are considering your ruling on this matter, May's Eighteenth Edition of *Parliamentary Practice* at page 629. I am going to point out that:

> it is usual, either at the time of its appointment,

that is, a committee:

> or subsequently on the motion of the chairman (c), to give select committees power to send for persons, papers, and records (d).

• 1010

There is also a section in May's Eighteenth Edition which deals with nationalized industries. It is on page 654. I want to read that and place it on the record, Mr. Chairman. Perhaps in your wisdom and in your deliberations this afternoon you might have the opportunity to read this particular passage. I think it is relevant if there is any question, as far as the terms of reference are concerned, of this motion being placed before this Committee. I want to quote this for your consideration, Mr. Chairman, and indeed for the consideration of members of the Committee.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: C'est dans cet esprit qu'a été présentée la motion.

Le président: Monsieur McRae, vous accordez un crédit considérable aux sentiments de votre président, parce que vous représentez Thunder Bay, centre très important de livraison de céréales. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, je pense que nous devrions accepter votre suggestion. Vous nous donnerez certainement votre assurance que dans la mesure où l'on conteste la validité de la motion, le facteur temps n'entrera pas en ligne de compte. La question sera débattue le jour où on l'étudiera.

Le président: Oui, c'est bien vrai. Je vous ferai part de ma décision à 15 h 30. Monsieur Benjamin, avez-vous quelque chose à ajouter? Nous pourrons ensuite en revenir à l'interrogatoire des témoins. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais aborder la question de la motion. J'ai quelques questions à poser à M. MacMillan sur le même sujet, le transport des céréales.

Le président: Ah bon, vous ne voulez pas parler de ma suggestion.

M. Benjamin: Je suis d'accord pour que vous preniez une décision à 15 h 30.

Le président: Très bien. Monsieur Mazankowski avez-vous quelques mots à ajouter?

M. Mazankowski: Monsieur le président, je comprends la position que vous avez adoptée. Je tiens simplement à répéter qu'il s'agit d'un bill financier. Le problème qui se pose est celui de l'achat et de l'entretien de l'équipement. Il est assez vaste, me semble-t-il. Je ne pense pas que nous devions parler du CP dans la motion, si je ne l'ai pas fait, c'est pour une raison très précise. Nous parlons du CN et de son aptitude à respecter l'ensemble de ses engagements.

J'ai simplement présenté ma motion pour clarifier les divers témoignages éparpillés ici et là, et j'ai pensé que la question serait réglée une fois pour toutes si nous convoquions devant nous les représentants de la Commission canadienne du blé. Monsieur le président, j'aimerais aussi attirer votre attention, pour le moment où vous déciderez de la question, sur la 18e édition du guide de procédure parlementaire de May à la page 629. Je vous ferai remarquer que:

> Habituellement, soit au moment de sa création,

C'est-à-dire, d'un comité,

> ou subséquemment, sur motion du président (*c*) on donne aux comités spéciaux le pouvoir de convoquer des personnes et d'ordonner le dépôt de documents et de dossiers (*d*).

Il y a également une partie de la 18e édition du May qui parle des industries nationalisées, à la page 654. J'aimerais vous la lire pour qu'elle soit inscrite au procès-verbal, monsieur le président. Peut-être que dans vos recherches, cet après-midi, vous aurez l'occasion de lire ce passage particulier, qui me semble pertinent, si la présentation de cette motion devant le Comité présente des doutes quant au mandat de celui-ci. Je vais lire ce passage à votre intention, monsieur le président, ainsi qu'à celle des membres du Comité.

[*Texte*]

A demand for some new Parliamentary machinery to scrutinize the activities of those industries and services transferred to public ownership after the Second World War led to the appointment in 1951-52 of a committee to consider the methods by which the House of Commons was informed of the affairs of nationalized industries.

This committee reported in favour of a relaxation of the rules governing questions to ministers in this respect, but the recommendation was not adopted.

The committee reappointed in 1952-53 subsequently recommended the appointment of a select committee by a standing order which would examine the reports and accounts and obtain information as to a general policy and practice of those nationalized industries established by statute whose controlling boards were nominated by ministers of the Crown and whose annual receipts are not wholly or mainly derived from moneys provided by Parliament or advanced from the Exchequer.

Though the setting up of such a committee was accepted in principle, the committee in fact appointed in 1955 was given an order of reference substantially less broad than that recommended, and limits were explicitly placed on the type of information on current policy and practices which the committee could obtain. In session 1955-56, its life in the previous session having been cut short by dissolution, the committee reported that its order of reference was insufficient in scope.

This is the key.

In session 1956-57 a committee was appointed with an order of reference substantially that recommended in 1952-53, and committees with that order of reference were set up in the sessions of 1956-57 and 1964-65.

Going back to the recommendations that were put forth in the 1952-53 version, you will find that the terms of reference are much broader and exceed that of the normal operations of the committee. I hope that in your deliberations you might take those two points into consideration.

The Chairman: The Clerk has provided me with a copy of May's Eighteenth Edition, page 654. I noted the particular paragraph from which you read. It specifically referred on a number of occasions to our order of reference, and that is the significant point I want to hold in abeyance concerning your motion. Our order of reference is to study Bill C-164 and not to examine the grain movement, which I would have liked to have done as long ago as last spring. I would have liked to have done that, but I have not really received—I should not go any further.

I would hold that in abeyance, and I think we should examine the witnesses now before us. The next person I have on my list is Mr. Blenkarn. Then I will recognize Mr. Benjamin.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I want to thank Mr. MacMillan. Perhaps he might file with the Committee his statement in connection with the CN Tower, and the statement of optimistic and pessimistic projection outlooks of revenue and expenses for that structure.

[*Interprétation*]

Le besoin d'un nouveau mécanisme parlementaire pour étudier les activités des industries et des services devenus propriété publique après la Deuxième guerre mondiale a entraîné la création, en 1951-1952, d'un comité chargé d'étudier les moyens par lesquels la Chambre des communes était informée des activités des industries nationalisées.

Ce comité s'est déclaré en faveur d'un relâchement des règles régissant les questions posées aux ministres à cet égard, mais la recommandation n'a pas été adoptée.

Le comité, réuni à nouveau en 1952-1953, a recommandé par la suite la création, en vertu d'un article du Règlement, d'un comité spécial qui étudierait les rapports et les comptes et qui obtiendrait des renseignements sur la politique générale et les usages des industries nationalisées créées par décret, dont le conseil d'administration était nommé par les ministres de la Couronne et dont les revenus annuels ne provenaient pas entièrement ou principalement de crédits accordés par le Parlement ou avancés par le Trésor public.

La création d'un tel comité a été acceptée en principe, mais le comité créé en fait en 1955 a reçu un mandat beaucoup moins vaste qu'on l'avait recommandé, et l'on a explicitement limité le genre de renseignements que le comité pouvait obtenir sur la politique et les usages courants. Lors de la session de 1955-1956, son travail ayant été interrompu par une dissolution lors de la session précédente, le comité a déclaré insuffisante la portée de son mandat.

Voilà la clef.

Lors de la session de 1956-1957, on a créé un comité dont le mandat était en gros celui qu'on avait recommandé en 1952-1953, et l'on en a créé d'autres chargés du même mandat lors des sessions de 1956-1957 et de 1964-1965.

Pour en revenir aux recommandations énoncées dans la version de 1952-1953, vous remarquerez que les mandats sont beaucoup plus vastes et excèdent ceux d'un comité normalement constitué. J'espère que dans vos délibérations, vous prendrez ces deux questions en considération.

Le président: Le greffier m'a fourni un exemplaire de la 18e édition du *May*, page 654. J'ai noté le paragraphe que vous m'avez lu. A plusieurs reprises, il fait précisément allusion à notre mandat, et c'est la question précise que je tiens à réserver à propos de votre motion. Notre mandat est d'étudier le Bill C-164, et non pas le transport des céréales, ce que j'aurais aimé faire le printemps dernier. Cela m'aurait vraiment intéressé, mais je n'ai pas vraiment reçu . . . Je n'en dirai pas plus.

Je réserve donc ma décision, et nous allons maintenant interroger les témoins qui sont devant nous. La personne suivante sur ma liste est M. Blenkarn, puis je donnerai la parole à M. Benjamin.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je remercie M. MacMillan. Il pourrait peut-être verser au dossier du Comité sa déclaration sur la Tour du CN et les prévisions, optimistes ou pessimistes, des revenus et des dépenses de cet ensemble.

[*Text*]

Mr. Chairman, I think it is fair that Mr. MacMillan read to the Committee a statement and file it, and I would appreciate that it not be deducted from my time. I think it is essential that this be filed. I did ask Mr. MacMillan at the last hearing to do this. There has been some concern that perhaps it is not comprehensive enough, but certainly I think it is fair that the Committee understand this.

Mr. MacMillan: Should I read it, or should I just tender it and have it appended to the minutes, as you do sometimes?

The Chairman: What is this?

Mr. MacMillan: That is an explanatory statement of the tower. Attached to it is the statement headed "CN Tower Projected Revenues and Expenses". I have given both of those to Mr. Blenkarn.

The Chairman: What is the wish of the Committee? Would you like this statement appended to today's committee proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Would you like particular paragraphs of it?

• 1015

Mr. Blenkarn: No, no, that is fine. I know what Mr. MacMillan wanted to do. I have a copy, but I know the other members have not as yet. Perhaps Mr. MacMillan has sufficient copies so they could go over it.

Mr. MacMillan: I only have three copies.

The Chairman: We can have it photocopied and circulated this morning, if you would like, but it will be appended to today's *Minutes of Proceedings*. We will have two made right away.

Mr. Blenkarn: Then the best thing perhaps would be for me to ask Mr. MacMillan some questions and the other members, I think, will be able to follow along.

Mr. MacMillan, the total cost of this tower is estimated at $29.5 million. I note in the bill there is a suggestion of an allocation of $8.8 million towards the tower. Is that just for the construction to be completed during 1974?

Mr. MacMillan: That is correct, sir. It was the ssegment of it applicable to 1973.

Mr. Blenkarn: When you arrived at the cost of $29.5 million, was that the construction and equipping cost only?

Mr. MacMillan: No, it is just the construction cost and the fixed equipment, the elevators and other equipment of that nature.

Mr. Blenkarn: There is no calculation of the land cost on which the tower sits in that projection of $29.5 million.

Mr. MacMillan: No, that is correct. As I think is spelled out in the memorandum, we do not pay anything in respect of the land cost.

Mr. Blenkarn: I see. How much land does this tower actually occupy? It has a pretty enormous base and it presumably will have to have a parking facility adjacent to it. How much land, in fact, will be occupied by this tower?

[*Interpretation*]

Monsieur le président, il me semble normal que M. MacMillan lise une déclaration au Comité et la verse au dossier, et j'aimerais que cela ne soit pas déduit de mon temps de parole. Il est essentiel que cela soit fait. J'ai demandé à M. MacMillan qu'il le fasse lors de la dernière séance. On a craint que le dossier ne soit pas assez complet, mais il est vraiment normal que le Comité en prenne connaissance.

M. MacMillan: Voulez-vous que je le lise, ou que je le fasse simplement annexer au procès-verbal, comme cela se fait parfois?

Le président: De quoi s'agit-il?

M. MacMillan: C'est une déclaration explicative sur la Tour. Un document y est annexé, intitulé «Prévisions des revenus et des dépenses de la Tour du CN». J'ai donné ces deux documents à M. Blenkarn.

Le président: Qu'entend faire le Comité? Voulez-vous que cette déclaration soit annexée aux procès-verbaux d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord. Voulez-vous qu'on vous en lise certains paragraphes?

M. Blenkarn: Non, c'est très bien. Je sais ce que voulait faire M. MacMillan. J'en ai un exemplaire, mais je sais que les autres députés n'en ont pas encore. M. MacMillan en a peut-être suffisamment pour les distribuer.

M. MacMillan: Je n'en ai que trois.

Le président: Nous pouvons les photocopier et les faire circuler ce matin, si vous voulez, mais elle sera annexée au procès-verbal d'aujourd'hui. Nous allons en faire faire deux exemplaires immédiatement.

M. Blenkarn: Donc, le mieux sera peut-être que je pose quelques questions à M. MacMillan, auxquelles les autres députés pourront faire suite.

Monsieur MacMillan, le coût total de cette tour est évalué à 29.5 millions de dollars. Je vois dans le bill qu'on se propose d'y affecter 8.8 millions de dollars. Est-ce simplement pour la construction, qui doit être achevée en 1974?

M. MacMillan: C'est exact. Il s'agit de la partie s'appliquant à 1973.

M. Blenkarn: Lorsque vous avez calculé le chiffre de 29.5 millions de dollars, était-ce pour la construction et l'équipement seulement?

M. MacMillan: Non, seulement pour la construction et l'équipement fixe, les ascenseurs et autres équipements de ce genre.

M. Blenkarn: On n'a pas calculé le prix du terrain sur lequel est bâtie la tour dans cette prévision de 29.5 millions de dollars.

M. MacMillan: Non, c'est exact. Comme je l'ai précisé dans le mémoire, nous ne payons pas du tout le prix du terrain.

M. Blenkarn: Je vois. Quelle surface occupe la tour? Elle a une base assez importante et comprendra sans doute un terrain de stationnement adjacent. Quelle surface occupera-t-elle en fait?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: If you could just give me a moment, I can give you those figures. I think it is around 90,000 feet, but we will get it for you.

Mr. Blenkarn: Is that the square footage of the base of the tower or does that include the ancillary parking facilities required for people using it?

Mr. MacMillan: The latter.

Mr. Blenkarn: It includes the parking facilities.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Blenkarn: Well, 90,000 feet would be about 2 acres.

Mr. MacMillan: A little over 2 acres.

Mr. Blenkarn: A little better than 2 acres.

Mr. MacMillan: Yes, that is right.

Mr. Blenkarn: At what do you value land in downtown Toronto at this location? Do you have a valuation on the 190 acres involved in total?

Mr. MacMillan: Yes, we do have.

Mr. Blenkarn: A great deal of land has been selling in downtown Toronto for prices up to and well in excess of $100 a square foot. Would this land have approximately that value or would it be significantly less, say $60 or $70 a square foot?

Mr. MacMillan: The valuation of this land is predicated on a step system, as I recall, the portion of it closest to Front Street has greater value than the portion to the rear. I would be delighted to get you that. I can get that quite quickly.

Mr. Blenkarn: What is your estimate of over-all value of this land? Would you disagree with me that the land has a value of $50 a square foot in the over-all?

Mr. MacMillan: No, it has that at least.

Mr. Blenkarn: It has that at least.

Mr. MacMillan: Yes, indeed.

Mr. Blenkarn: Then an acre of land would be worth roughly $2.1 million, perhaps in excess of that. I just multiplied 42,000 square feet by 50—actually there are 43,000, I believe, in an acre.

Mr. MacMillan: Yes, I think that is correct. It is a reasonable assumption.

Mr. Blenkarn: So the tower, in fact, will not cost only $29.5 million, but will tie up another two and one half acres of land or at least another $5 million worth of land.

Mr. MacMillan: Yes, if you look at it that way, but we look at it on the basis that the tower will encourage the development of the remaining land. As a matter of fact, I think it will spark the development.

Mr. Blenkarn: If you were looking at the tower as a profit-making institution, you certainly would have to calculate the value of the land on which the tower sits, so presumably you would have to add to your value at least another $5 million. Is that correct?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Si vous pouvez attendre un instant, je vais vous donner ces chiffres. Ce doit être environ 90,000 pieds carrés, mais je vais vous donner des précisions.

M. Blenkarn: S'agit-il de la surface de la base de la tour ou cela comprend-il les terrains de stationnement adjacents pour les utilisateurs?

M. MacMillan: Les deux.

M. Blenkarn: Cela comprend les terrains de stationnement.

M. MacMillan: Oui.

M. Blenkarn: Eh bien, 90,000 pieds représentent environ 2 acres.

M. MacMillan: Un peu plus de 2 acres.

M. Blenkarn: Un peu plus de 2 acres.

M. MacMillan: Oui, c'est cela.

M. Blenkarn: A combien estimez-vous le prix du terrain, en cet endroit, dans le centre de Toronto? Avez-vous fait évaluer les 190 acres prévues au programme?

M. MacMillan: Oui, nous l'avons fait.

M. Blenkarn: On a vendu beaucoup de terrains dans le centre de Toronto pour $100 le pied carré, et même beaucoup plus. Ce terrain aurait-il environ cette valeur ou coûte-t-il beaucoup moins cher, comme $60 ou $70 le pied carré?

M. MacMillan: La valeur du terrain est calculée selon son emplacement, si je me souviens bien, la partie la plus proche de Front Street étant plus cher que la partie la plus éloignée. Je me ferai un plaisir de vous obtenir ces renseignements, très rapidement.

M. Blenkarn: A combien estimez-vous la valeur globale du terrain? Ne diriez-vous pas qu'il vaut dans l'ensemble $50 le pied carré?

M. MacMillan: Non, c'est au moins cela.

M. Blenkarn: Au moins cela.

M. MacMillan: Oui.

M. Blenkarn: Donc, une acre de terrain vaudrait environ 2.1 millions de dollars, peut-être plus. J'ai simplement multiplié 42,000 pieds carrés par 50; en fait, je pense qu'il y en a 43,000 dans une acre.

M. MacMillan: Oui, je pense que c'est juste. C'est une évaluation raisonnable.

M. Blenkarn: Donc, en fait, la tour ne coûtera pas simplement 29.5 millions de dollars, mais il faut y ajouter 2½ acres de terrain, valant au moins 5 millions de dollars.

M. MacMillan: Oui, si vous prenez les choses ainsi, mais nous tenons compte du fait que la tour encouragera le développement du reste du terrain. En fait, elle catalysera sans doute ce développement.

M. Blenkarn: Si vous considériez la tour comme une source de profits, vous devriez sans doute calculer la valeur du terrain sur lequel elle est bâtie, et vous devriez donc ajouter à sa valeur au moins 5 millions de dollars. Est-ce exact?

[*Text*]

Mr. MacMillan: I think that is correct.

• 1020

Mr. Blenkarn: You mention in your statement that the CPR was reluctant to be involved in the tower. Can you advise us why the CPR was reluctant to be involved and what the CPR gave you as a *quid pro quo* for the national company's spending $29.5 million on the tower?

Mr. MacMillan: In response to the first portion of that, I think it is fair to say that the tower, as I indicated in the memorandum, was always an integral part of the project. The approvals which were obtained from the various regulatory tribunals were all related to the development's being surrounded by a tower. It was part and parcel of the whole and CPR did, in fact, enbrace that. NOw there came a time when they became less enthusiastic about the tower, there is no doubt about it that . . .

Mr. Blenkarn: This is a joint venture, presumably, in the land development scheme between the national company and the CPR and normally speaking, in partnership transactions, each partner kicks in equally. Now what is the *quid pro quo* for the CPR's not being involved in this tower so far as the national company's interest in the land and in the partnership is concerned?

Mr. MacMillan: In the memorandum at the bottom of the first page I make reference to that. I say that they made substantial concessions to . . .

Mr. Blenkarn: Yes, but what are those substantial concessions?

Mr. MacMillan: I am sorry, Mr. Blenkarn, but I am not at liberty to tell you that. I think it would be prejudicial to the interests of this railway; also, I think it is information which the CPR would be very loathe to have publicized.

Mr. Blenkarn: I can appreciate the CPR might be very loathe to have it publicized, but we have a bill that involves the purchase of capital stock in the national company and a good part of that money will be involved in building this tower and developing the national company's property. If we are in partnership with another commercical interest, and that commercial interest has made substantial concessions that justify the national company's going on the hook for the tower, surely this Committee is entitled to know what those substantial concessions are if, indeed, there are substantial concessions.

Mr. MacMillan: I told you there were substantial concessions. I think the real test lies in the desirability of the tower and I have tried to spell that out in the memorandum; also, the fact that the tower will be self-supporting, which is disclosed by the . . .

Mr. Blenkarn: I am quite prepared to accept that, if you want, but I then want to look at the outlook for this tower. I look at this tower as a very significant landmark in Toronto and perhaps an interesting thing for Toronto to have; but if we are looking at it from a strictly business point of view, we must appreciate that this tower is a tourist attraction and tourist attractions are normally amortized over a very short period of time because they only have "pizzazz" for a short period of time.

You have estimated, in arriving at a pessimistic yield of 8.3 per cent or an optimistic yield of 12.8 per cent, this tower's having a 40-year economic life. Where do you get the concept that a tourist attraction, even a spectacular tourist attraction like this one, could be justified at an economic life of even 25 years when really the essence of

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Je pense que oui.

M. Blenkarn: Vous indiquez dans votre déclaration que le CP a hésité à s'associer à la construction de la tour. Pourriez-vous nous dire pourquoi et quelles contreparties il vous est donné pour la dépense de 29.5 millions de dollars engagée par la compagnie nationale?

M. MacMillan: Pour répondre à la première partie de votre question, il est juste de préciser que la tour, comme je l'ai indiqué dans le mémoire, a toujours fait partie intégrante du projet. Les approbations accordées par les divers tribunaux administratif tenaient toutes compte du développement des environs de la tour. Cela faisait partie du tout et le CP, en fait, a accepté l'ensemble. Il est arrivé un moment où il a fait preuve de moins d'enthousiasme pour le projet, cela ne fait pas de doute . . .

M. Blenkarn: Le projet d'exploitation du terrain serait donc commun à la compagnie nationale et au CP et, normalement, lors de transactions conjointes, chaque partenaire reçoit une part égale. Quelle a donc été la compensation du CP pour ne pas avoir participé au projet en ce qui concerne les intérêts immobiliers de la compagnie nationale et la réalisation commune de la tour?

M. MacMillan: J'en parle dans le mémoire, au bas de la première page. J'indique qu'il a accordé des concessions importantes . . .

M. Blenkarn: Oui, mais quelles sont lces concessions importantes?

M. MacMillan: Je suis désolé, monsieur Blenkarn, mais je ne suis pas libre de vous le dire. Cela porterait préjudice aux intérêts de cette société, et ce sont également des renseignements que le CP hésiterait fortement à laisser dévoiler.

M. Blenkarn: Je comprends bien que le CP hésite beaucoup à laisser dévoiler ce renseignement, mais nous étudions un bill qui implique l'acquisition de capitaux de la compagnie nationale, et une bonne partie de cet argent servira à construire la tour et à exploiter le terrain de la compagnie nationale. Si nous travaillons en collaboration avec un autre intérêt commercial, et que cet intérêt commercial ait accordé des concessions importantes qui justifient que la compagnie nationale se saigne pour cette tour, le comité a certainement le droit de savoir quelles sont ces concessions importantes si, bien sûr, concessions il y a.

M. MacMillan: Je vous ai dit qu'il y avait des concessions importantes. Je pense que la preuve véritable en est l'importance de la tour, ce que j'ai essayé d'expliquer dans la mémoire, ainsi que le fait qu'elle sera rentable, ce qu'indique . . .

M. Blenkarn: Je suis prêt à accepter votre parole, mais dans ce cas, j'aimerais connaître les perspectives de la tour. Elle me semble représenter une étape très importante pour Toronto et peut-être une acquisition intéressante pour la ville, mais si nous la considérons d'un point de vue strictement commercial, il faut bien voir qu'elle représente une attraction touristique et que les attractions touristiques s'amortissent habituellement dans un délai très court parce qu'elles n'attirent les gens très peu de temps.

Vous en avez estimé le rendement à 8.3 p. 100 au minimum et à 12.8 p. 100 au maximum, sa durée économique étant de 40 ans. D'où tenez-vous le principe qu'une attraction touristique, même spectaculaire comme celle-ci, justifie une durée économique même de 25 ans alors que le gros du revenu vient du fait même qu'il s'agit d'une attraction?

[*Texte*]

the revenue coming from this is this attraction? I point out to you that broadcasting has an outlook of some $900,000-a-year advantage; the concessions, the restaurant have an outlook of possibly producing a revenue of $900,000 a year; but that the real revenue is in the tourist attraction of the observation area.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Blenkarn: Why do you suggest it has an economic advantage of 40 years when you know that people in Toronto have a habit of building newer buildings and bigger buildings one after another *ad nauseam*?

Mr. MacMillan: I think I should comment firstly on the projections. It is true that on my statement the return is calculated on the investment for two periods: the 25-year economic life and the 40-year economic life. I am told that those are the customary time spans over which economic lives are calculated, and that it has no reference at all to the durability of the structure nor to the length of time during which it will be, in this case, a tourist attraction. I imagine that the Eiffel Tower is not far from 100 years old and people are still paying substantial sums of money to go up and to see the view. There are other towers—this is on the facetious side—the Tower of Pisa has stood for a very long time and people still pay to go and see it. I do not foresee . . .

Mr. Peters: What degree of an angle are you putting it at?

Mr. MacMillan: Hopefully no angle. In our projections we do not limit the economic life of this tower to 40 years at all. I inquired as to how long the tower would last physically and I was told that it has almost an indefinite life, that it certainly will be there 100 years from now. All I am saying about this is that the reference to 25 to 40 years follow a pattern with which I have no familiarity as being the common time-spans over which returns on investment are calculated.

Mr. Blenkarn: The income on this tower is estimated on the pessimistic side for the observation areas at $2.4 million per annum and on the optimistic side at $3.3 million. What do you anticipate charging tourists to go up to the tower?

Mr. MacMillan: There are two observation decks. One roughly at 1,200 feet and the other roughly at 1,500 feet. At the 1,200-foot level, we plan to charge $2 for adults and $1 for children. We anticipate that 1.5 million people per annum will ascend to that elevation. At the 1,500-foot level, the charge will be $3 for adults and $1.50 for children and it is estimated that 200,000 people will go to that level. To give you a yardstick, the tower at Niagara at the moment is charging $2.25 for adults. The $2 charge is quite modest related to charges for towers such as those in Seattle and elsewhere.

Mr. Blenkarn: I want to go on to the rest of the Toronto-centred region development. Are you prepared to file your agreement with the CPR and the details of the plan of this metro centre that you are building, with this committee in view of the tremendous financial interest that the national company has in this property? I ask you this because it may well be argued that this development is not the business of a railway and you should perhaps be leasing on very long-term leases to outside developers or selling your

[*Interprétation*]

Je précise que la radio compte en tirer un avantage de quelque $900,000 par an; les concessions et le restaurant comptent en tirer $900,000 par année; mais le véritable revenu proviendra de l'attraction touristique du poste d'observation.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Blenkarn: Pourquoi estimez-vous que l'avantage économique durera 40 ans alors que vous savez que les gens à Toronto ont l'habitude de construire *ad nauseam* des bâtiments toujours plus grands et toujours plus neufs?

M. MacMillan: Je vous parlerai d'abord de nos prévisions. Il est vrai que dans nos prévisions nous calculons le rendement sur cet investissement pour deux périodes: un cycle de 25 ans et un autre de 40 ans. On m'informe que ce sont là les délais normaux sur lesquels on a coutume de calculer la rentabilité et que cela n'a rien à voir avec la durabilité de l'édifice ni de la durée pendant laquelle il sera, comme dans ce cas-ci, une attraction touristique. La Tour Eiffel n'est pas loin d'avoir 100 ans et les gens payent toujours des sommes substantielles pour y monter et admirer le paysage. Il y a d'autres tours . . . Et je dis cela en guise de plaisanterie—par exemple la Tour de Pise existe depuis très longtemps très longtemps et les gens payent toujours pour aller la voir. Je ne pense pas que . . .

M. Peters: Avec quel angle d'inclinaison la construisez-vous?

M. MacMillan: J'espère qu'elle n'aura aucune inclinaison. Dans nos prévisions nous ne limitons pas la durée de vie économique de cette tour à 40 ans. J'ai demandé combien de temps la tour résisterait physiquement et on m'a dit qu'elle aurait une durée de vie pratiquement indéfinie et qu'elle serait certainement toujours là dans 100 ans. Je veux dire par là que les durées de 25 et 40 ans que nous avons choisies correspondent à un modèle sur la base duquel est généralement calculée la rentabilité des investissements.

M. Blenkarn: La fourchette des revenus que vous calculez pour le niveau d'observation se situe entre 2.4 millions par an pour le chiffre le plus pessimiste et 3.3 millions pour le chiffre le plus optimiste. Quel prix prévoyez-vous demander aux touristes pour monter dans la tour?

M. MacMillan: Il y a deux niveaux d'observation. Le premier se situe environ à 1,200 pieds et l'autre à environ 1,500 pieds. Pour monter au niveau de 1,200 pieds nous prévoyons un prix de $2 pour les adultes et de $1 pour les enfants. Nous estimons que 1.5 millions de personnes monteront à ce niveau par an. Au niveau de 1,500 pieds, le prix sera de $3 pour les adultes et de $1.50 pour les enfants et nous estimons que 200,000 personnes monteront à ce niveau. Pour vous donner un point de comparaison, il en coûte actuellement $2.25 pour les adultes pour monter dans la tour de Niagara. La somme de $2 est relativement modique si on la compare aux prix pour monter dans les tours de Seattle et d'ailleurs.

M. Blenkarn: Je voudrais en venir maintenant au reste du plan de développement régional centré autour de Toronto. Êtes-vous prêts à déposer l'accord que vous avez conclu avec le CPR ainsi que les détails de ce plan de centre métropolitain que vous construisez, vu les intérêts financiers immenses que la compagnie nationale possède dans cette propriété? Je vous demande cela parce qu'on pourrait très bien avancer qu'il ne s'agit pas là d'une activité normale d'une société ferroviaire et que vous

[*Text*]

land absolutely, rather than involving yourselves directly in the development business.

I think there has been a serious question as to whether the railway is the media for development, or whether in fact what should happen is that persons who are professional developers should not take this on and pay the railway for the use of its land and thus enable the railway to discharge some of its debt obligations by either taking an advance payment in rent or something of this nature.

• 1030

I notice that interest is going to cost you something in excess of 7.5 per cent for the refinancing of $200 million very shortly; yet we are getting involved in some activities that may, on the pessimistic side, yield 7.8 per cent, or barely the cost to the Government of Canada for money, and that does not include the value of the land tied up in this particular investment.

Really what I am concerned about is that your company should not be in this business: it should be, actually, performing the services for which we have a national railway company and not using its funds and the funds it gets from the Government of Canada to go into the development business because, from the original projections of your hotels, you have not been too good at these kinds of deals.

I would like to know what kinds of projections you have and what you are proposing to do, with respect to this 190 acres of land in Toronto.

Mr. MacMillan: May I comment?

Mr. Blenkarn: Please.

Mr. MacMillan: Mr. Blenkarn, I should tell you that our philosophy on all redevelopment is exactly as you suggested it ought to be. We have yet to do a redevelopment ourselves.

When we talk about redevelopment, we are in each instance describing the practice of liberating what we regard as prime land, then making that land available to private developers for redevelopment. In some instances the whole area, where it is small, has been leased to a single developer and he has put a structure together.

We, basically, do not sell land because we find that we can do attractive transactions without sale and, in the fullness of time, that the asset will come back. They are long-term leases; they vary from 65 years to 99 years.

We have other developments on which the development, per se, has been planned conceptually by people that we have retained for that purpose and then we have invited private developers to develop segments of it, because it is important that there be a master plan, we feel, and that it follow a predetermined program for development.

The park in Montreal is a good example of that. We had a master plan prepared and it was widely distributed amongst the development group; we built models and invited people to come in and present proposals for redevelopment of segments of it. There have now been eight or nine different structures built on that, and they have been built by three different development groups. In each

[*Interpretation*]

devriez plutôt louer vos terrains à long terme ou rendre vos terrains à des promoteurs plutôt que de vous lancer vous-mêmes dans le domaine de la promotion immobilière.

Beaucoup se demandent sérieusement si une société ferroviaire est ce qui convient le mieux pour le développement immobilier ou bien s'il ne vaudrait pas mieux s'en remettre à des professionnels qui paieraient un loyer à la société ferroviaire pour l'utilisation de ses terrains et permettre ainsi à celle-ci de régler ses dettes en demandant le paiement par avance de la location ou un arrangement de cette sorte.

Je remarque que l'intérêt va vous coûter très bientôt plus de 7.5 p. 100 pour le réinvestissement des 200 millions de dollars; nous nous engageons cependant dans des activités qui, d'après des prévisions pessimistes, rapporteraient 7.8 p. 100, à peine le prix que coûtera l'investissement au gouvernement canadien, sans compter la valeur du terrain qui s'ajoute au coût de l'opération.

Je pense, en fait, que votre compagnie ne devrait pas s'occuper de cette affaire: elle devrait plutôt rendre les services pour lesquels nous avons créé une compagnie nationale des chemins de fer et ne pas se servir de ces fonds et des crédits qu'elle obtient du gouvernement canadien pour se livrer à des opérations immobilières parce que, d'après les premiers résultats de vos hôtels, vous ne réussissez pas très bien ce genre d'affaires.

J'aimerais savoir quelles sont vos prévisions et ce que vous entendez faire de ces 190 âcres de terrain à Toronto.

M. MacMillan: Puis-je faire un commentaire?

M. Blenkarn: Je vous en prie.

M. MacMillan: Monsieur Blenkarn, je dois vous dire que nos principes de développement sont exactement tels que vous les suggérez. Nous devons cependant réaliser ce développement nous-mêmes.

Lorsque nous parlons de développement, nous nous en tenons chaque fois au principe de dégager ce que nous considérons comme des terrains de premier choix pour les laisser entre les mains d'entrepreneurs privés qui se chargent de les développer. Dans certains cas, tout le terrain, lorsqu'il est réduit, est loué à un seul entrepreneur qui l'exploite d'un seul bloc.

En principe, nous ne vendons pas les terrains parce que nous constatons que nous pouvons réaliser des transactions intéressantes sans les vendre et qu'après un certain temps, notre investissement nous revient. Ce sont des baux à long terme, qui varient entre 65 et 99 ans.

Nous avons d'autres projets dont la réalisation elle-même a été organisée par des personnes dont nous avons retenu les services, et nous avons ensuite invité des entrepreneurs privés à en exploiter des parties, parce qu'il nous semble important qu'il y ait un plan directeur et que le développement se fasse selon un programme déterminé à l'avance.

Le parc de Montréal en est un bon exemple. Nous avons mis au point un plan d'ensemble qui a été largement distribué parmi des sociétés d'exploitation; nous avons construit des maquettes et invité des gens à présenter des propositions d'exploitation de certaines parties. On a maintenant construit huit ou neuf bâtiments différents sur ce terrain, dont la réalisation a été confiée à trois entrepre-

[*Texte*]

instance there was a long-term lease and private enterprise put it together and built the structure.

The same procedure was followed in Edmonton; the same procedure was followed in the heart of Saskatoon; and the same procedure will be followed, so far as we are concerned, in Toronto. We have no intention of starting in the physical development of components of that. The master plan exists, and I would be delighted to show it to you, for the whole area as it now stands and as it was approved by the City of Toronto—and there is a provincial tribunal that has jurisdiction over these things, too. The development industry will be invited to participate and to do it.

Mr. Blenkarn: Do you have projections of the profitability by this leasing system, as to the value you are charging each developer for each square foot he is in fact using? Can we have these projections? Mr. MacMillan, quite honestly, I am concerned that we are not getting enough return from this land—and it is pretty prime land.

There are other ways of going about it. One way is to sell it and pay off all the debts of the company. Another way is to get advance rents that would, in fact, almost pay off the debts of the company. If we are not doing that well on the present scheme perhaps we should be looking at another method of handling the financing of the CNR rather than the current method of coming to the Government of Canada and asking for some more money.

Mr. MacMillan: I have to correct you on your last statement. I have before, but you have to remember we are not asking for money in this bill. The bill is very misleading. What we are doing is asking for approval to spend our own money.

• 1035

Mr. Blenkarn: No, you are asking for one other thing, Mr. MacMillan. You are asking authorization for the Government of Canada to buy $43 million worth of your 4 per cent non-accumulative preferred shares. I point out to you that no dividends have been paid on those shares for so long that most people have lost it in memory.

Mr. MacMillan: I also remind you that it was part and parcel of the 1952 recapitalization program.

Mr. Blenkarn: Yes, the 1952 . . .

The Chairman: Mr. Blenkarn, the Chair has been very lenient with you and I think . . .

Mr. Turner (London East): Put me on the list.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Benjamin is the next questioner. Would you like to follow him, Mr. Turner?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to return to a matter that Mr. Mazankowski raised re grain movement. Mr. MacMillan, you mentioned the targets set for each railway to meet in terms of the number of cars moved in a given period of time. Can you tell me just how those targets are set? Does the Wheat Board set them arbitrarily or is there a group with railroad representation, grain company representation, and Wheat Board representation on it, or how are they set?

[*Interprétation*]

neurs différents. Dans chaque cas, nous avions prévu un bail à long terme, des entreprises privées s'en sont chargées conjointement et on construit les bâtiments.

On a fait de même à Edmonton et dans le centre de Saskatoon, et nous comptons faire de même à Toronto. Nous n'avons pas l'intention d'entreprendre l'exploitation matérielle de parties de ce projet. Le plan directeur existe, et je me ferai un plaisir de vous le montrer tel qu'il est, pour toute la région, et tel que l'a approuvé la ville de Toronto. Il y a également un tribunal provincial compétent en cette matière. Les entrepreneurs sont invités à y participer et à le réaliser.

M. Blenkarn: Avez-vous des précisions sur la rentabilité de ce système de bail, pour le prix que vous demandez à chaque entrepreneur, pour chaque pied carré dont il se sert? Pourrions-nous obtenir ces prévisions? Très honnêtement, monsieur MacMillan, je pense que ces terrains, qui sont de premier choix, ne nous rapportent pas assez.

Il y a d'autres moyens d'y arriver. Il y a celui de vendre et de rembourser toutes les dettes de la compagnie. On pourrait également demander des loyers à l'avance, ce qui, en fait, rembourserait presque complètement les dettes de la compagnie. Si le schema actuel ne nous permet pas de le faire convenablement, peut-être devrions-nous envisager une autre méthode pour financer le CN, plutôt que de venir réclamer de l'argent au gouvernement du Canada.

M. MacMillan: Je dois corriger votre dernière remarque. Je l'ai déjà fait, mais vous ne devez pas oublier que nous de demandons pas d'argent dans ce projet de loi. Le projet de loi prête à confusion. Nous demandons simplement l'approbation pour dépenser notre propre argent.

M. Blenkarn: Non, vous demandez autre chose, monsieur MacMillan. Vous demandez que le Gouvernement du Canada vous autorise à acheter pour 43 millions de dollars d'actions préférentielles non cumulatives à 4 p. 100. Je vous fait remarquer qu'aucune dividende n'est payé pour ces actions depuis si longtemps que la plupart des gens ne s'en souviennent plus.

M. MacMillan: Je dois également vous rappeler que cela faisait partie du programme de 1952 de recapitalisation.

M. Blenkarn: Oui, le programme de 1952 . . .

Le président: Monsieur Blenkarn, la présidence s'est montrée fort indulgente avec vous et je pense que . . .

M. Turner (London-Est): Inscrivez mon nom, s'il vous plaît.

Le président: Je vous remercie, monsieur Turner. La parole est à M. Benjamin. Voudriez-vous le suivre, monsieur Turner?

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir à une question soulevée par M. Mazankowski. Monsieur MacMillan, vous avez mentionné les objectifs que se fixe chaque compagnie ferroviaire quant au nombre des voitures utilisées pendant une période de temps donné. Pouvez-vous m'indiquer comment ces objectifs sont définis? Est-ce que la Commission du blé les fixe arbitrairement ou s'agit-il d'une décision prise par des représentants des compagnies ferroviaires, des compagnies de céréales et de la Commission du blé, ou d'une autre façon?

[*Text*]

Mr. MacMillan: I do not understand the grain companies are present, Mr. Benjamin, but they are set by the Wheat Board after consultation with the two railways.

Mr. Benjamin: Would you have any idea how the targets over the last few weeks or so would compare with targets of a year ago?

Mr. MacMillan: They are not as high as they were a year ago and I make that statement primarily because the global amount of wheat that had been moved to this date last year was substantially greater than that which we have moved to this point in time. If you would like those figures, I can give you them for ourselves. As of the same date, December 8, last year we had moved 97,040 cars. This year we have moved 65,738 cars, so there were 30,000 more cars moved last year to this date than have been moved to this date this year.

I will give you the corresponding figures for the CPR. Their actual loadings last year were 99,352 and this year's movement is 65,894.

Mr. Benjamin: Those movements of last year, were they in accordance with any targets set?

Mr. MacMillan: Yes, they were the targets.

Mr. Benjamin: What is the reason for the lower targets for the same period this year? Is this because the Wheat Board required lower amounts or . . .

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Benjamin: . . . the railways had lesser equipment . . .

Mr. MacMillan: No.

Mr. Benjamin: . . . or other priorities . . .

Mr. MacMillan: No.

Mr. Benjamin: . . . to cause lesser equipment, a combination of both, or what?

Mr. MacMillan: No, I do not think so and I think the proof of that is—I do not know whether you were here when I gave the in-store figures.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. MacMillan: You see we have 50 million bushels of wheat now in store at the Lakehead and that presumably is . . .

Mr. Benjamin: That is a jump of about 20 . . .

Mr. MacMillan: I beg your pardon?

Mr. Benjamin: . . . million bushels in the last month, I would think. Is it not something like that?

Mr. MacMillan: Oh, I think it has perhaps. It is up 3 million in the last week.

Mr. Benjamin: Yes. With regard to the targets set for you by the board after consultation, is the railway's input of significance in that or is the consultation to the extent that they ask you if you can meet such and such a figure?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Je ne pense pas que les compagnies de céréales sont présentes, monsieur Benjamin, mais ces objectifs sont définis par la Commission du blé après consultation auprès des deux compagnies ferroviaires.

M. Benjamin: Pouvez-vous m'indiquer si l'on peut comparer les objectifs des dernières semaines à ceux de l'an passé?

M. MacMillan: Ces objectifs ne sont pas aussi importants que ceux de l'an passé, et je dis cela essentiellement parce que la quantité globale de blé transporté l'an dernier à cette date était substantiellement plus importante que celle transportée à ce jour. Si vous désirez des chiffres, je peux vous les fournir. Le 8 décembre de l'an dernier, nous avions utilisé 97,040 wagons. Cette année, nous en avons utilisé 65,738, ce qui représente une différence de 30,000 wagons supplémentaires pour l'an passé.

Je peux vous donner les chiffres correspondants pour le CPR. Ses transports de l'an dernier s'élevaient à 99,352 et ceux de cette année s'élèvent à 65,894.

M. Benjamin: Les transports de l'an dernier correspondaient-ils à des objectifs définis?

M. MacMillan: Oui, c'étaient les objectifs.

M. Benjamin: Comment se fait-il que les objectifs soient inférieurs cette année? Est-ce parce que la Commission du blé a demandé des quantités inférieures ou . . .

M. MacMillan: Oui.

M. Benjamin: . . . que les compagnies ferroviaires avaient moins de matériel . . .

M. MacMillan: Non.

M. Benjamin: . . . ou d'autres priorités . . .

M. MacMillan: Non.

M. Benjamin: . . . réduisaient-elles l'équipement, ou y avait-il une combinaison des deux ou encore autre chose?

M. MacMillan: Non, je ne pense pas, et la preuve en est . . . Je ne sais pas si vous étiez présent lorsque j'ai cité les chiffres des quantités stockées.

M. Benjamin: Oui.

M. MacMillan: Vous voyez, nous disposons de 50 millions de boisseaux de blé en réserve à la tête des Lacs et cela sans doute est . . .

M. Benjamin: Il s'agit d'un bond d'environ 20 . . .

M. MacMillan: Je vous demande pardon?

M. Benjamin: . . . millions de boisseaux le mois dernier, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oh, peut-être. La semaine dernière, il s'agissait d'une hausse de 3 millions.

M. Benjamin: Oui. A propos des objectifs définis par la Commission après consultation, l'avis des compagnies ferroviaires compte-t-il beaucoup ou les consultations se limitent-elles à vous demander si vous pouvez répondre aux besoins définis?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Oh, yes, that is correct. That is correct.

• 1040

Mr. Benjamin: So if the Board were to raise your targets within reason, you are confident you could meet them?

Mr. MacMillan: I would hope they would not raise them for the time being because we are having great difficulty furnishing equipment for the traffic that is moved. On that vein I should tell you that last week we had the heaviest tonnage movement in the history of the Canadian National Railways. I do not know what the figures are for the Canadian Pacific Railway but I imagine they are about the same. We have an abnormal situation prevailing at the moment in that the lumber movement continues to be very great. The potash movement, which is normally dried up at this time, is continuing very heavy, and so it is. These are the reasons why I said that I hoped they would not jack up the targets very much. We have a feed-grain situation in the maritimes that is pressing. It has received difinite attention in the last couple of weeks.

But all of these things tend to make it more difficult for us to keep cars in the grain business. That is not a matter of management's philosophy at all; it is a matter of local pressures. If there is a train load of empties going west; 100 cars of empties going back into the grain trade, and en route someone needs a car, it is very difficult for us to get that car past him.

Mr. Benjamin: Has the Canadian Wheat Board given you and the Canadian Pacific Railway any projection of the amount they require to have moved between now and the end of next July?

Mr. MacMillan: I think we have some indication, Mr. Benjamin. I expect we do. We always have had an indication but I cannot tell you what the amounts are right now?

Mr. Benjamin: Yes, I was just wondering if you had anything to compare with. I appreciate that 1972 was a record year for export demands. Both railways had to move a record amount. There is pressure on the railroads, the Canadian Wheat Board and members of Parliament on grain movement. I had a senior official of one of the wheat pools tell me that this is the worst he has ever seen it. I do not know whether or not he was exaggerating but he was very unhappy. This was a month ago; I think there has been some improvement since.

Mr. MacMillan: I suppose the pressure that he is getting is from the farmers wanting to deliver under their quotas.

Mr. Benjamin: If the board were to make reasonable and progressively larger targets, week-by-week over the next several months, do you think you could meet them?

Mr. MacMillan: I can tell you that we would make every endeavour to meet them; there is no doubt about that. There may be some help that we can get in the United States because, as you know, the economic forecasts for the United States for 1974 are not nearly as buoyant as ours. That reflects in the railway activity and it could easily bring about the liberation of some rolling stock. If that were to occur, then we can not only get rolling stock but the probabilities are that we can get power too.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Ainsi, si la Commission élevait les objectifs de façon raisonnable, pensez-vous pouvoir y faire face?

M. MacMillan: J'espère que la Commission ne va pas élever ses objectifs maintenant, car nous éprouvons de grosses difficultés à fournir l'équipement nécessaire. A ce propos, je devrais vous dire que la semaine dernière nous avons transporté le tonnage le plus important dans l'histoire du CN. Je ne connais pas les chiffres pour le CP, mais j'imagine qu'ils sont de la même ampleur. La situation actuelle sort de l'ordinaire en ce sens que le transport du bois demeure très important. Le transport de la potasse, qui est normalement très faible à cette époque, demeure élevé. Voilà pourquoi j'espère que la Commission ne va pas élever les objectifs. La situation des grains de provende dans les Maritimes est urgente. Elle a reçu toute notre attention depuis deux semaines.

C'est pourquoi il nous est plus difficile d'affecter des wagons au transport des céréales. Il ne s'agit pas de philosophie administrative, mais plutôt d'urgences locales. Si un train, composé d'une centaine de wagons vides affectés au transport des céréales circule à vide vers l'Ouest et si, en cours de route, quelqu'un a besoin d'un wagon, il est difficile de passer outre à sa demande.

M. Benjamin: La Commission canadienne du blé vous a-t-elle indiqué, ainsi qu'au CP, quelles quantités on prévoit transporter d'ici la fin du mois de juillet prochain?

M. MacMillan: Je pense que nous en avons une idée, monsieur Benjamin. Je l'espère, du moins. Nous en avons toujours eu une certaine idée, mais je ne pourrais vous dire quelles sont ces quantités pour le moment.

M. Benjamin: Je voulais simplement savoir si vous aviez des points de comparaison. Je sais que l'année 1972 a été une année-record en matière d'exportations. Les deux transporteurs ferroviaires ont eu à transporter des quantités-record. On exerce des pressions sur les compagnies ferroviaires, sur la Commission canadienne du blé et sur les députés du Parlement au sujet du transport des céréales. Un haut fonctionnaire d'une commission du blé m'a dit que cette situation était la plus difficile qu'il ait connue. Je ne sais pas s'il exagérait ou non, mais il n'était pas très satisfait. Cela se passait il y a un mois; je pense qu'il s'est depuis produit certaines améliorations.

M. MacMillan: Je pense qu'il fait allusion aux pressions exercées par les agriculteurs qui désirent livrer leur grain dans le cadre de leur quota.

M. Benjamin: Si la Commission devait fixer des objectifs raisonnables et de plus en plus importants, d'une semaine à l'autre au cours des prochains mois, pensez-vous que vous pourriez y faire face?

M. MacMillan: Je puis vous assurer que nous ferions certes notre possible. Nous pourrions obtenir de l'aide des États-Unis, car, comme vous le savez, les prévisions économiques des États-Unis pour 1974 ne sont pas aussi optimistes que les nôtres. Cela se reflète dans le transport ferroviaire et devrait permettre de libérer une partie des matériels roulant. Si tel est le cas, nous disposerons non seulement de wagons, mais également de motrices.

[*Text*]

Mr. Benjamin: I raised this matter a week or two ago when I was on this subject, Mr. MacMillan. Have you had any discussions with your officials since then regarding your own projections on requirements for rolling stock and locomotive power with a view to raising those requirements? I feel you should err on the optimistic side and try for more than you think you might actually need to get a larger volume of rolling stock, particularly the kind of equipment that is required to move bulk commodities? I think you should take the risk of having even a small amount of surplus rolling stock from time to time.

Mr. MacMillan: We have re-examined our 1974 equipment program; that examination is under way at the moment.

The Vice-Chairman: Last question.

Mr. Benjamin: Fine.

The Vice-Chairman: Mr. Comtois.

Le président: Monsieur Comtois.

M. Comtois: Monsieur le président, on semble reprocher au Canadien National de se lancer dans des aventures, comme celles de l'hôtellerie, de la construction d'une tour à Toronto, etc. J'aimerais savoir si les autres compagnies de chemin de fer, non seulement au Canada, mais un peu partout en Amérique du Nord et dans les autres pays, font le même genre d'exploitation?

Mr. MacMillan: It is very difficult for me to say the extent to which other railways deal with matters of this kind. I do know that in so far as hotels are concerned, you will find many, many other railways in the hotel business. It is certainly true of Britain, for example. The British rail hotel system is perhaps one of the largest in Britain. It is also true of some of the American railways. They have hotels, too. In so far as the redevelopment of land is concerned, I think they are all now coming to the point of realizing that their lands, which by the nature of things are frequently in the heart of a city, are very valuable and they are tending to do what we have done, not in the vein of blowing our own trumpet but we have had many people come to see us to discuss the redevelopment programs that we have undertaken. We have in Montreal today—and if I were not here I would be with them—a large delegation from the German railways, and that is one of the reasons they came: to see what we do and how we have done it. The British railways and several of the American railways have been over to see us, so they very definitely are contemplating this kind of activity.

In so far as the tower is concerned, I think it is unique, but on the other hand, many railways are embroiled in developments which are not confined to railway activity.

I am reminded that the CPR, of course, is very disersified. They are in many, many different kinds of businesses.

M. Comtois: J'aimerais avoir de plus amples explications sur le fait qu'on semble reprocher au CN de ne jamais suffire à la tâche, que ce soit pour les grains, la potasse, les grains de provende ou autres sortes de matériel à transporter.

Vous sembliez dire tout à l'heure que cela semblait une année record pour le CN, tout comme pour le CP. On vous en demande peut-être un peu trop?

[*Interpretation*]

M. Benjamin: J'ai soulevé cette question il y a une ou deux semaines alors que nous parlions de ce sujet, monsieur MacMillan. Vous êtes-vous entretenu depuis avec vos fonctionnaires en vue d'élever les besoins de wagons et de motrices? Je pense que vous devriez vous montrer optimiste et fixer des besoins plus importants afin de disposer de davantage de matériel pour transporter les marchandises en vrac. Je pense que vous devriez même prendre le risque de disposer de surplus de matériel roulant de temps en temps.

M. MacMillan: Nous avons réexaminé notre programme d'équipement pour 1974; cette étude est présentement en cours.

Le vice-président: Votre dernière question.

M. Benjamin: Très bien.

Le vice-président: Monsieur Comtois.

The Chairman: Mr. Comtois.

Mr. Comtois: Mr. Chairman, people seem to reprove the CNR for ventures like hotel managing, the building of a tower in Toronto, and so on. I would like to know whether the other railway companies, not only in Canada, but in North America and in the other countries, have the same kind of operations?

M. MacMillan: Il m'est très difficile de dire dans quelle mesures les autres chemins de fer ont ce genre de travail. Il y a beaucoup d'autres sociétés ferroviaires qui s'intéressent au domaine des hôtels, notamment, en Grande-Bretagne où les chemins de fer possèdent l'une des plus grandes de chaînes d'hôtels dans le pays. Certaines sociétés américaines ont également des hôtels. En ce qui concerne leur réaménagement des terrains, je crois que toutes ces sociétés commencent maintenant à se rendre compte de la grande valeur de leurs terrains qui se situent souvent en plein cœur d'une ville et elles ont tendance à nous imiter. Nous ne voulons pas nous vanter, mais nous avons reçu des visites de la part de nombreux représentants afin de parler des programmes de réaménagement que nous avons entrepris. Aujourd'hui nous recevons une grande délégation des chemins de fer allemands—je l'aurais accueillie si je n'avais pas assisté à cette séance; elle s'intéresse particulièrement à notre programme de réaménagement. Nous avons eu des visites des chemins de fer britanniques et américains, ce qui montre l'intérêt certain qui existe dans ce domaine.

Je crois que la tour est un cas unique, mais beaucoup de sociétés ne limitent pas leurs intérêts au seul domaine des chemins de fer.

Je pense au CP qui a des intérêts très diversifiés, vous le savez tous. C'est une société impliquée dans toutes sorts d'affaires.

Mr. Comtois: The claim is often made that the CNR is not able to do the job set out for it, whether it be transporting feed grain, potassium or wheat. Perhaps you could give me a further explanation relating to this.

You seem to be saying that this was a record year for the CN and for the CP. Are we aking too much of you?

[*Texte*]

• 1050

Mr. MacMillan: That is a little difficult to answer. We do not generate this. We deal with the results of a very great intensity of industrial activity, and that is what we have now. We have an extremely buoyant economy and it is provoking enormous quantities of traffic, very much greater than we have ever experienced in this country to date, and a rail plant is not capable of immediate expansion. It takes time. We are constricted by virtue of the ability of car builders to build. Capability this summer was inhibited by strikes—their strikes, not ours—and so a lot of the stuff we should have gotten this summer we will not get until next, and that is going to restrict their ability to create more rolling stock in 1974. The same applies to the builders in the United States. They are all sold out now for 1974. During the period of shortage, of course, the railways as an industry are always subjected to very great criticism because they are unable to fill the demand. I think this is a fact of life, really. Railways impinge upon the lives of everyone whether they are here or in Russia or in the United States and it is a very popular topic of conversation to prick errors in railway forecasting and railway administration. It is thought to be a very simple business but in reality it is a very complex business.

M. Comtois: Je pense que le problème fondamental au Canada, c'est que nous sommes peut-être trop bien servis, je voudrais d'ailleurs vous en donner un exemple. Après avoir décroché l'appareil de téléphone, si on compose un numéro et que la ligne est occupée, nous sommes prêts souvent à briser le téléphone. Par contre, dans d'autres pays, si on veut placer un appel téléphonique, cela prend des heures, quand ce ne sont pas des jours. Au Canada, c'est peut-être un peu la même chose pour le CN et Air Canada. Dès le moindre petit retard, nous sommes prêts à tout jeter par terre, à critiquer tout le monde, mais en comparant la situation à celle d'autres pays, nous verrions peut-être que ce n'est pas si mal.

Pourrais-je avoir quelques commentaires à ce sujet?

Mr. MacMillan: I think that is right. I think Canadians are accustomed to such a very high standard of service that when it deteriorates a little bit but is still at a level very much higher than elsewhere in the world, we complain. We are all guilty of this.

Take the telephone field. We are all very familiar with the fact that in North America we have telephone capability that I think is unmatched in the world. I have never seen anything comparable to it. If one of our telephones goes on the fritz, however, it is so unusual that we complain about it while in many places in Europe that would still be superb service.

I think the same is true of our railways. I think Canada is very fortunate. Of course, I am not really objective in this because I think Canada is blessed with one of the finest railway systems in the world. Yet when it does not work to 100 per cent satisfaction we complain about it. The same is true of the air. I think this is a natural situation.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est assez difficile de vous répondre. La situation n'est pas créée par nous. Nous devons nous occuper des résultats d'une grande intensification de l'activité industrielle, comme c'est le cas maintenant. Nous avons une économie très mouvementée qui provoque une augmentation énorme du traffic, beaucoup plus grande que par le passé, et l'expansion immédiate d'un chemin de fer n'est pas possible. Il faut du temps. Il faut tenir compte des limitations imposées par les constructeurs de wagons dont la capacité a été affectée cet été par les grèves. Je parle des grèves de chez ces constructeurs, non pas chez nous. En conséquence, la livraison de beaucoup de matériel a dû être remise à l'été prochain au lieu de cet été et cela va limiter leur capacité de produire davantage de matériel roulant en 1974. Les constructeurs aux États-Unis se trouvent dans la même situation. Ils ont déjà vendu tout leur production de 1974. Pendant les périodes de pénurie, bien sûr, les chemins de fer sont toujours très censurés à cause de leur incapacité de répondre à la demande. C'est simplement un fait de la vie. Les chemins de fer affectent la vie de tout le monde dans n'importe quel pays et un passe-temps répandu consiste à identifier les erreurs de prévision et d'administration des sociétés ferroviaires. La complexité du sujet échappe tout à fait au public.

Mr. Comtois: The problem may be that we in Canada are accustomed to being too well served. I can give you an example of this. If we attempt to make a telephone call and find that the line is engaged, we can be angry enough to want to break the telephone. Yet, in other countries it often takes hours, if not days, to place a telephone call. This may also apply to the running of the CNR in Canada as well as to Air Canada. When we are faced with the slightest delay, we want to demolish the whole thing, and criticize everyone connected with it even though our service do not suffer in comparison with those of other countries.

Do you have any comments to make on this?

M. MacMillan: Je crois que vous avez raison. Étant habitués à une norme de service très élevée, les Canadiens ont tendance à se plaindre dès qu'ils constatent une légère détérioration même si le niveau reste inégalé ailleurs dans le monde. C'est une attitude commune à tout le monde.

Considérons le domaine des communications téléphoniques. Nous savons tous que le système de téléphone en Amérique du Nord est sans égal. Je n'en ai jamais vu qui puisse se comparer. Cependant, s'il nous arrive d'avoir des ennuis avec le téléphone, c'est tellement inattendu que nous nous plaignons immédiatement tandis que dans beaucoup de pays européens ce même service serait considéré comme superbe.

A mon avis, la même attitude existe envers les chemins de fer. Je crois que la situation du Canada est enviable. Évidemment, je ne suis pas tout à fait objectif dans ce domaine puisque je trouve que le Canada a l'avantage de posséder l'un des meilleurs systèmes de chemin de fer au monde. Et quand ce système ne donne pas une satisfaction totale, nous commençons à nous en plaindre. La même chose s'applique au transport aérien. Je pense que c'est une situation naturelle.

[*Text*]

Mr. Comtois: Thank you.

The Chairman: Mr. Godin.

M. Godin: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser quelques questions à M. MacMillan. Au regard des accidents ferroviaires, il me semble que cela se répète plus souvent. Nous sommes peut-être également placés pour en prendre plus facilement connaissance qu'il y a quelques années, mais M. MacMillan pourrait-il nous dire, s'il prétend que son matériel roulant est devenu désuet, dans le cas, par exemple, des déraillements à la suite d'essieux brûlés ou encore à la suite de bris de rail. Est-ce que notre acier ne serait pas bon ou se peut-il que des employés ne fassent pas bien leur travail, à savoir qu'ils ne respectent pas les normes de la pesanteur lorsqu'il s'agit de charger les wagons?

Mr. MacMillan: In the beginning what I would like to do is answer generally and then ask Mr. Hunt to give you some statistics.

• 1055

The general answer is that I think any accident has a cause. There are very few where we are unable to isolate the cause as we investigate it. These causes run the full gamut of track failure and in that respect our track and in that respect our track is good. We inspect the track and we do all those things which are required to be done but on occasions faults develop and they cause accidents. Some accidents are caused by equipment failures. Very very few hotboxes burn journals off and the car drops. There are also occasions when steel wheels explode and an accident results, drawbars break and matters of this kind. We observe all the normal standards of maintenance of rolling stock. I think we do a pretty good job but there are occasions when these things do occur.

Another element involved in accidents, of course, is the human element. We have a very fine work force. I think we have as fine a work force as any that exists in the world. However, from time to time there may be a conflict in orders, there may be a failure to observe the orders or to observe the instructions, and accidents do take place.

Mr. Hunt will be very glad to give you the statistical position and I think from that you will find our record is very good.

THe Chairman: Mr. Hunt.

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian National Railways): You have mentioned the three basic categories that we break our over-all picture into, that is, rolling stock failures, track and then the category that comes from employee failures in transportation service. We are attacking each of these three separately, now that we have isolated the problem.

First of all I would say that in all categories we see a downward movement in the numbers of accidents, that is, whate are called reportable. To us a reportable accident is one we must report to the CTC: $750 or an injury is involved. In all categories we are down.

[*Interpretation*]

M. Comtois: Merci.

Le président: Monsieur Godin.

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. MacMillan some questions. I have the feeling that more railway accidents are taking place. It may just be that we are better informed than we were some years ago. Mr. MacMillan claims that his rolling stock is too old but concerning derailments resulting from burnt axles or broken rails, could it be because our steel is not good enough or that the railway employees are not observing the weight standards when they load the wagons?

M. MacMillan: Je voudrais commencer par vous donner une réponse générale et laisser à M. Hunt la tâche de vous fournir des statistiques.

Je crois que tous les accidents ont une cause. Il nous arrive très rarement de ne pas pouvoir identifier une cause quand nous examinons les circonstances d'un accident. Il y a toutes sortes de raisons attribuables à l'état de la voie mais en général, la voie se trouve en bonne condition. Nous inspectons la voie et faisons tout l'entretien nécessaire mais parfois il y a des défaillances qui provoquent des accidents. Certains accidents résultent de matériel qui ne fonctionne pas bien. Il arrive très rarement qu'une boîte surchauffe au point de brûler les essieux et provoquer un déraillement. Il arrive aussi parfois qu'un accident survienne lorsqu'une roue d'acier explose, qu'un attelage se rompt, ainsi de suite. Nous respectons toutes les normes habituelles d'entretien du matériel roulant. J'estime que nous faisons un très bon travail, mais il arrive parfois que des accidents surviennent.

Un autre facteur d'accidents est évidemment l'élément humain. La main-d'œuvre que nous employons est de très bonne qualité. Je crois qu'elle se compare favorablement à toute autre main-d'œuvre semblable au monde. Néanmoins, il arrive parfois qu'il y ait des ordres contradictoires, que des employés ne respectent pas les ordres ou les directives et que des accidents se produisent.

M. Hunt se fera un plaisir de vous donner des statistiques et je crois que vous pourrez en conclure que notre réputation est très bonne.

Le président: Monsieur Hunt.

M. K. E. Hunt (vice-président, Opérations et entretien, Chemins de fer Nationaux du Canada): Vous avez mentionné 3 catégories fondamentales de ventillation de nos statistiques générales c'est-à-dire, celle des bris de matériel roulant, celle des voies et enfin celle des accidents attribuables à une erreur d'un employé du service des transports. Nous nous attaquons à chacune de ces 3 catégories de façon individuelle, maintenant que nous avons isolé le problème.

J'aimerais tout d'abord préciser que nous avons observé dans toutes les catégories une diminution du nombre d'accidents qui sont qualifiées de rapportables. Un accident rapportable est, selon nous, un accident que nous devons rapporter à la CCT: soit une perte de $750, soit un accident où il y a des blessés. Il y a diminution dans toutes les catégories.

[*Texte*]

We are particularly pleased with the progress we are making on the rolling-stock side. There are a number of things involved, primarily our purchases of new equipment, and in our purchases we are very careful to specify rolling stock which will give us the least trouble, even if we have to pay a premium for it.

On the track side it is down but we are making the least progress at the moment on the track-related accidents. This is primarily because we have the large volumes of tonnage now moving in heavy trains, and we are now working diligently in two ways to attack this one. The two ways are, a very in-depth study of the tracking direction forces between the vehicle itself and the road—the track or the steel. With that research program in hand we are already beginning to discern the places in track where we must do more work. Part of our follow-through in that program is seen in the 1974 capital works program for new rail, ballast and ties. This program in 1974 is bigger than we have ever had. The number of miles of new 132-pound rail we are laying is larger than we have ever laid before.

On the rules side or the transportation-service side, which is the third category, our emphasis is to go back at the question of rules observance because we find that for many reasons there may be a slight relaxation or some ignorance on the part of train crews and our supervisor in the question of rules. Our efforts there are now concentrated in rules retraining of the men themselves. rules retraining of our dispatching staff and rules retraining of all the transportation supervisors that we have on line. That program is mounted, it is very large and already we are seeing results.

A third way that we measure results is in the total cost of accidents. So far this year, meaning in the first nine months of 1973 versus 1972, again we are showing a very significant reduction in the cost of accidents. We are also showing a reduction in the nine-months analysis in the number of people injured and the number of accidents on line.

In all the categories that we check in our progress toward a safer railroad we are finding that all the indicators are down and our research and capital programs are all aimed at attempts to limit the damage to our plant and overcome some of the problems on line.

The Chairman: I will come back to you, Mr. Godin, because I would like to ask a supplementary.

• 1100

Mr. Hunt, you outlined three categories. Could you give us a percentage? Is it 33 per cent for each one or is it greater in one than the other? Also, do the accidents related to trackage have to do with the reduction of section men and the increase in the section men's patrol of the track?

Mr. Hunt: Well, on the first question I will give you the first nine months report figures of 1973. These are accidents that we must report to the CTC; $750 or more. Out of a total reportable of 161 in the first nine months 53 were track-related, which is approximately 33 per cent; equipment, 34, which is something like 20 per cent; employee, which is transportation service, primarily rules, is 28 out of

[*Interprétation*]

Nous sommes particulièrement heureux des progrès que nous avons réalisés au niveau du matériel roulant. Il y a un certain nombre de facteurs qui entrent en ligne de compte; premièrement, au niveau des achats de nouveau matériel, nous faisons très attention pour acheter du matériel roulant qui nous causera le moins de problème possible, même si nous devons payer une prime pour son achat.

Les accidents attribuables aux voies sont également à la baisse, mais nous faisons pour l'instant moins de progrès à ce niveau. Ce fait est surtout attribuable au très fort tonnage transporté par des trains lourds et nous nous attaquons diligemment à ce problème de deux façons. Nous avons donc entrepris une étude très poussée sur la direction des forces qui s'exercent entre le véhicule lui-même et la plate-forme, la voie ou l'acier. Grâce à ce programme de recherche, nous pouvons déjà identifier les éléments de la voie où nous devons faire plus de travail. On peut observer en partie certains résultats de ce programme dans le programme des immobilisations pour 1974, au chapitre de l'installation de coffres, de traverses et de rails neufs. Le programme de 1974 dépasse tout ce qui a été fait antérieurement. Le nombre de milles de nouveaux rails de 132 livres que nous installons dépasse tout ce qui a été fait antérieurement.

Au niveau des règlements ou du service de transport, soit la troisième catégorie, nous avons surtout mis l'accent sur la question du respect des règlements, car nous avons constaté que pour beaucoup de raisons, il peut y avoir eu un certain relâchement ou une certaine ignorance des règles de la part du personnel de train et des surveillants. Nous nous efforçons actuellement de rappeler ces règlements aux employés, au personnel répartiteur et aux surveillants des transports. Il s'agit là d'un programme de très grande envergure et nous pouvons déjà observer des résultats.

Nous mesurons en outre les résultats obtenus d'une troisième façon; soit le coût total des accidents. Cette année, soit au cours des neuf premiers mois de 1973 comparés à 1972, nous avons enregistré une diminution très importante du coût des accidents. Au cours de ces neuf mois, nous avons aussi enregistré une baisse du nombre de blessés et du nombre d'accidents survenus.

Dans toutes les catégories que nous surveillons afin d'assurer que nous nous acheminons vers des chemins de fer plus sûrs, nous avons observé une baisse de tous les indicateurs; en outre, nos programmes de recherche et d'immobilisations visent à limiter les dommages au matériel et à vaincre certains problèmes de fonctionnement.

Le président: Monsieur Godin, je vous donnerai la parole dans un instant; j'aimerais poser une question supplémentaire.

Monsieur Hunt, vous avez décrit trois catégories. Pourriez-vous nous donner un pourcentage? Est-ce 33 p. 100 par catégorie, ou certaines sont-elles supérieures aux autres? En outre, y a-t-il un lieu entre les accidents attribuables aux voies et la réduction du personnel du surveillance des voies?

M. Hunt: Eh bien, en ce qui concerne la première question, je vais vous donner les statistiques pour les neuf premiers mois de 1973. Il s'agit des accidents que nous devons rapporter à la CCT, soit les accidents de $750 ou plus. Sur 161 accidents rapportables au cours des neuf premiers mois, 53 étaient attribuables aux voies, soit environ 33 p. 100; 34 au matériel, soit environ 20 p. 100; et 28 sur

[*Text*]

the 161. Then we have a category called "others" which is made up of crossing accidents, ice and snow during the winter months. But on the three prime categories, track, employee and equipment, you will notice we pick up about 70 per cent of the total.

The Chairman: Mr. Godin.

M. Godin: Je songeais à vous demander si vous aviez pensé revenir à l'ancienne méthode, c'est-à-dire mobiliser un plus grand nombre de cheminots et vous y avez répondu en partie. Mais j'ai l'impression que les équipes ont été passablement réduites. Le nombre de travailleurs par équipe est toujours le même et dans certains cas vous avez multiplié la longueur du parcours à entretenir par trois. Pour ce qui est du comité de Portneuf, à Rivière-à-Pierre, par exemple, j'ai rencontré des cheminots qui, pendant une semaine ne s'étaient pas rendus à l'autre bout de leur section. Il y a eu, à un moment donné, des déraillements, on s'en prenait alors aux montagnes, au climat, mais je crois qu'avec un peu plus de personnel, on aurait peut-être pu éviter ces incidents.

Mr. Hunt: Over the years we have been reducing the numbers of section men and in effect increasing the amount of territory that a section foreman and his gang may have; that is correct. The size or length of section, of course, is dependent upon the traffic flow and the character of the traffic, being the tonnage or weight of it. Also, there is the degree of mobility of the gang itself. We have very extensive increases in the mobility of gangs. The third factor is the nature of the automatic machinery we have for maintaining track. This is ballast and tamping machinery. For these various reasons we have decreased the number of men on a section.

I do not trace a direct relationship in our number of accidents to that reduction in men. I rather think, in the case of track-related failures, our problem is to upgrade our track structure to satisfy the new railroad we are running today. And it is quite significantly different today versus even five years ago because of the number of these big 100 ton jumbo cars, such as the CNWX cars. The heavy tonnage trains that we are now running, compared with five years ago, are of course providing greater stress on the track and it is our effort to bring into play far more new trackage to compensate for that heavy tonnage in those jumbo cars. I think this is the area we must concentrate on rather than a return to the larger section gangs and the smaller sections. I do not think that is a way out; I think we have to stay with the prime direction that we have established, which is really better steel, and stay with the smaller gangs and the highly mechanized maintenance crews.

The Chairman: Thank you, Mr. Godin. Mr. MacKay is next.

• 1105

Mr. McKay: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, I believe some time ago the CTC indicated they would like to see the CN and CP present briefs—I do not think they gave you a time limit—on what part of your operations you could rationalize for regional benefit, particularly with reference to your transcontinental trains. Is that so?

[*Interpretation*]

161 étaient attribuables au personnel, c'est-à-dire le service des transports, et plus particulièrement les règlements. Nous avons en outre une catégorie intitulée «autres», qui comprend les accidents aux passages à niveau, les accidents attribuables à la glace et à la neige pendant l'hiver. Vous remarquerez toutefois que les trois premières catégories, voies, personnel et matériel, représentent environ 70 p. 100 des accidents.

Le président: Monsieur Godin.

Mr. Godin: I was going to ask you if you had considered returning to the old method, that is of employing a greater number of section men and you have answered my question in part. But I have the impression that the patrols have been considerably reduced. The number of employees per patrol has remained the same and in some cases you have multiplied the length of the section to be supervised by three. In Portneuf, at Rivière-à-Pierre, for instance, I met some rail employees who, during one week, had not reached the other end of their section. There were, at one time, some derailments and people accused the mountains, the temperature, but I believe that with a slightly bigger staff, these incidents could have been prevented.

M. Hunt: Il est exact que nous avons au cours des ans réduit le nombre de personnes affectées à la surveillance d'une section et que nous avons fait augmenter le territoire que doit parcourir un chef de section et son équipe. La longueur d'une section dépend évidemment de la densité et du genre de trafic, soit le tonnage ou le poids. Il y a en outre le niveau de mobilité de l'équipe. Nous avons connu une très forte augmentation de la mobilité des équipes. Un troisième facteur entre en ligne de compte soit le matériel automatique d'entretien des voies. Il s'agit des machines pour remplacer et tasser le ballast. Il y a donc diverses raisons qui nous ont amenés à diminuer le nombre de personnes chargées d'une section.

Je n'établis pas un lien direct entre le nombre d'accidents et la réduction du personnel. Je croirais plutôt, en ce qui concerne les accidents attribuables aux voies, que notre roblème est d'améliorer nos voies de façon à pouvoir répondre aux nouvelles exigences des chemins de fer. La situation est aujourd'hui très différente de ce qu'elle était même il y a cinq ans, car il y a beaucoup de wagons énormes de 100 tonnes, comme les wagons CNWX; les trains de fort tonnage que nous exploitons aujourd'hui, comparés à il y a cinq ans, exercent évidemment des pressions beaucoup plus fortes sur la voie et nous essayons d'utiliser de nouveaux rails afin de compenser le fort tonnage de ces wagons géants. Je crois que c'est là un secteur où nous devons concentrer nos efforts au lieu de revenir à des équipes de surveillance plus importantes et à des sections plus petites. Je ne pense pas que ce soit là une solution; je crois que nous devons maintenir l'orientation que nous avons choisie, c'est-à-dire l'utilisation d'acier de meilleure qualité, et que nous devrons continuer à employer des équipes plus petites qui utilisent un matériel très moderne.

Le président: Merci, monsieur Godin. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Monsieur MacMillan, je pense que la CCT a déjà fait savoir qu'elle aimerait que le CN et le CP présentent des mémoires, et je ne crois pas que la CCT ait prévu de limite de temps au sujet de l'activité qui pourrait être rationalisée au profit des régions, surtout en ce qui a trait aux trains transcontinentaux.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is correct. This was part of the problem of dealing with the passenger business. The request was that the two railways sit down together and endeavour to work out ways and means of reducing the total expense attributable to the passenger business.

Mr. MacKay: Do you have any progress report on that, sir?

Mr. MacMillan: Yes, but I do not have the final details. It is being advanced quite rapidly now and it should be available before too long.

I can tell you the type of thing they were after. For example, in many places in Canada, where we both are, there are two stations being operated. One example of that is in Winnipeg—not in Toronto because we use the same station. Another is Montreal and, another, Vancouver—not in Calgary and not really in Edmonton. There is an opportunity in Edmonton, I think, because I think they are still using their little station. But there are discussions going on about this. The hope is that a program can be worked out whereby one station will suffice in the metropolitan centres.

Involved in all that, of course, is the necessity of creating access to the station for both railways. If it was the Canadian Pacific station that was to be perpetuated in a given location, we would have to have constructed connecting trackage that would let us in and out again, and vice versa.

The ones that are of primary interest are Montreal, Winnipeg and Vancouver, at the moment.

Mr. MacKay: I notice, for example, Mr. MacMillan, that in your annual report you have a paragraph devoted to medical services. Is it possible that you could look at such common areas of interest with the CPR, as well as dispatching facilities or R and D? Can you envisage any other areas where you can get together with the CP?

Mr. MacMillan: I would not like to say there are no other areas but no others immediately come to mind. Dispatching could not be done because we are working on different tracks. Certainly, if we have a common station, then it would only be done by one set of control people. There is a possibility in respect of the medical department, but again there must be units of medical personnel.

Mr. MacKay: But are you exploring these various things?

Mr. MacMillan: Yes, we are, very definitely in the passenger business, and we are very active right now. Related to that, hopefully we will have a common ticket in the foreseeable future, a single ticket good on either railway and so on. We already have put the advance reservation passenger equipment into the same computer; in this case it is ours. The tariffs, of course, will have to be identical for a common ticket. They were not but they are not far off now. I think this is one place where progress has been made.

Mr. MacKay: How are the CP doing in this? Are the two of you going to try to get together and present your presentations or briefs to the CTC in the near future?

• 1110

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. And it no doubt will take the form of those things upon which a program has been agreed to by the two railways, and presumably also there will be an indication of points where they could not agree. I do not know.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est exact. C'est une des difficultés qui se présentent pour le service-voyageurs. Il fallait que les deux compagnies de chemins de fer établissent des rapports, essaient de trouver des moyens pour réduire les dépenses attribuables aux services-voyageurs.

M. MacKay: Où en êtes-vous actuellement?

M. MacMillan: Je n'ai pas les derniers détails. Les travaux avancent et un rapport devrait être présenté sous peu.

Je puis vous expliquer un peu ce dont il s'agit. Au Canada, il y a deux gares à bien des endroits. Par exemple, c'est le cas à Winnipeg; mais, à Toronto la gare est commune. C,est le cas également à Montréal et à Vancouver; Calgary et Edmonton sont à part. Il y a peut-être quelque chose à faire à Edmonton où il y a encore une deuxième petite gare en activité, et justement il est question actuellement de remédier à la situation. On espère qu'un programme pourrait être mis sur pied qui verra à ce qu'il y ait seulement une gare dans les grands centres.

Il faudrait également prévoir l'accès des deux chemins de fer à la station unique. Si ce doit être la gare du Canadien Pacifique qui doit être maintenue à un endroit, il faudra construire des raccords pour nous en permettre l'accès, et vice versa.

Les villes où l'effort doit vraiment porter sont Montréal, Winnipeg et Vancouver.

M. MacKay: Dans vôtre rapport annuel, monsieur MacMillan, il y a tout un paragraphe qui est consacré aux services médicaux. Serait-il possible de voir ce que vous pouvez faire avec le CP dans ce domaine, comme dans ceux des envois et de la recherche? Y a-t-il encore d'autres domaines où vous pouvez œuvrer avec le CP?

M. MacMillan: Je voudrais bien pouvoir dire qu'il y en a, mais je n'en vois pas pour l'instant. Pour les envois, ce serait difficile puisque nous n'avons pas les mêmes voies. Quand il y aura des gares uniques, ce sera plus facile. Il y a quelque chose à faire à l'égard des services médicaux, mais là encore, il faudra prévoir plus d'une unité.

M. MacKay: Mais vous examinez les diverses possibilités qui s'offrent à vous?

M. MacMillan: Certainement, surtout pour ce qui est du service-voyageurs. A ce sujet, disons qu'il pourrait y avoir un jour un billet unique valable sur un chemin de fer comme sur l'autre. Le service de réservations travaille déjà à partir d'un ordinateur commun; pour la circonstance, c'est le nôtre. Les tarifs varient actuellement; il faudra qu'ils soient uniformisés. De toute façon, la marge n'est pas tellement marquée.

M. MacKay: Et quelle est l'attitude du CP? Est-ce que vous entendez vous joindre à lui pour présenter à l'avenir vos instances et vos mémoires à la CCT?

M. MacMillan: C'est exact. L'on va sans doute élaborer un programme qui comprendra les points sur lesquels les deux sociétés de chemins de fer sont tombées d'accord, en y indiquant en outre les points sur lesquels elles ne sont pas parvenues à tomber d'accord.

[*Text*]

Mr. MacKay: Sorry to interrupt you, Mr. MacMillan, but it is just that we have such little time. If I could just take you back for a moment to some of your comments I think that you made to myself and other members about interurban transportation and so on, is it a fair summation of your feelings that within, say, a 300, 400-mile radius you feel that a modern railway can move passengers as quickly and as efficiently as an airline, and that possibly for that reason you are looking a little askance at the STOL program?

Mr. MacMillan: I did not draw the last conclusion because that . . .

Mr. MacKay: I realize that, but I am suggesting it to you.

Mr. MacMillan: . . . is government policy. I made a positive statement, that in my opinion railways properly located and equipped with modern equipment can service the intercity traffic.

Mr. MacKay: A couple of hundred million dollars would certainly go a long way.

Mr. MacMillan: Yes, it would. I said also, you remember at one point, not in reply to you, that I think the day will come when there will be a new railway built between Toronto and Montreal, and Ottawa-Toronto, Ottawa-Montreal.

Mr. MacKay: I know my time is about shot, and I do not want you to think I am flogging this electrification aspect all the time, but it does interest me and I realize that you have put far more expertise in it than I will ever have, but for the record I have been doing a little work on it and I would like to get your reaction to this proposition that I am going to read with regard to the pollution aspect implicit in electrification of some parts of the systems.

> Intercity rail and transcontinental electrified rail systems would certainly lessen the pollution aspect. Electrified trains do not pollute and it appears much simpler to rectify pollution from a few power plants across the country rather than hundreds of diesel engines. A prime example toward the shift to intercity electric train transport would result in considerable energy savings and environmental benefits. It is estimated that for every 100,000 passenger miles there would be a saving of 16,000 tons of gasoline, a net decrease of 8,000 tons of carbon monoxide, 1,600 tons of hydrocarbons and 320 tons of oxides of nitrogen.

Have you any such data, or have you looked at this pollution aspect of your railway operations in the urban environment particularly?

Mr. MacMillan: Yes, we have.

Mr. MacKay: How does the turbo train compare, as far as pollution is concerned, with your conventional diesels?

Mr. MacMillan: I would think it is about the same.

Mr. Hunt: Or a little higher. Fuel consumption on a turbo train is higher than a conventional diesel.

[*Interpretation*]

M. MacKay: Je m'excuse de vous interrompre, monsieur MacMillan, mais le temps presse. Pour en revenir à ce que vous avez dit à moi-même et à certains de mes collègues concernant le transport interurbain, je traduis bien votre pensée en disant que sur un rayon de 300 ou 400 milles, un chemin de fer moderne peut transporter des passagers aussi rapidement et efficacement qu'un navire et c'est la raison pour laquelle vous vous méfiez quelque peu du programme ADAC.

M. MacMillan: Ce n'est pas ce que j'ai dit parce que . . .

M. MacKay: Je sais bien que ça prend une suggestion.

M. MacMillan: . . . c'est une question qui relève de la politique du gouvernement. Je dis qu'à mon avis les chemins de fer à condition d'être bien situés et équipés de dispositifs modernes, peuvent assurer le trafic interurbain.

M. MacKay: Deux cents millions de dollars donneraient déjà des résultats tangibles.

M. MacMillan: En effet. Je dis en outre qu'un jour de nouvelles lignes de chemins de fer seront construites entre Toronto et Montréal, Ottawa et Toronto et Ottawa et Montréal.

M. MacKay: Je ne voudrais pas qu'on croit que je m'oppose à l'électrification des chemins de fer et tout en n'étant pas expert en la matière je vais vous citer quelques lignes au sujet des répercussions de l'électrification des chemins de fer sur le plan de la pollution.

> L'électrification des chemins de fer, tant interurbains que trans continentaux, réduirait certainement la pollution. En effet les trains électrifiés ne polluent pas l'atmosphère et il est beaucoup plus simple de réduire la pollution causée par quelques centrales électriques réparties sur le territoire national que celle provoquée par des centaines de moteurs diesels. D'autre part, l'électrification du transport interurbain se traduirait par des économies sensibles de matière énergétique ainsi que par des avantages sur le plan de l'environnement. On estime que l'électrification de 100,000 milles se traduirait par une économie de carburant de 16,000 tonnes, outre une diminution nette de 8,000 tonnes d'oxyde de carbone, 1,600 tonnes d'hydrocarbure et 320 tonnes d'oxyde d'azote.

Avez-vous examiné cet aspect de l'électrification du réseau interurbain?

M. MacMillan: Certainement.

M. MacKay: Comment le train à turbine se compare-t-il à la motrice diesel sur le plan de la pollution?

M. MacMillan: Les deux sont plus ou moins pareils.

M. Hunt: Ou un peu plus élevés. Les trains à turbine consomment légèrement plus de carburant que le moteur diesel.

[*Texte*]

Mr. MacKay: It is a little higher, is it?

Mr. Hunt: Yes, the kinds of pollutants are different.

Mr. MacKay: But they are noxious, are they?

Mr. Hunt: Oxides would be down, but the carbons and what not would be up.

Mr. MacMillan: I would agree with the general hypothesis of that statement, that electrification inevitably would bring about a very much lower level of pollution than any form of transportation using petroleum or coal as its energy.

Mr. MacKay: But coming back to your main reservation, Mr. MacMillan, you seem to feel that looking towards the future, when really high-speed rail transport may be feasible, at present there are upward limits on the ultimate speed of electrically powerd trains, but you could still get about twice as much speed out of electric locomotives as you are presently getting out of your diesels, could you not?

Mr. MacMillan: Yes. You may remember I said that it is related more to the track structure than to the source of power. There are other modes that will give just as high speed as an electric locomotive, and my understanding is that an electric locmomotive has a top limit of about 150 miles per hour.

In so far as running time is concerned, it is about twice what we accomplish today, but again it is because the track structure will not take it. We cannot run in any curvature in anything approaching 150 miles per hour.

Mr. MacKay: No, of course not.

Mr. MacMillan: But if we built this hypothetical railway that I have talked about, then the opportunity would be there. There comes a point in the density where the economic justify electrifying, and again, I related my views on electrification to the economic aspects of it, but I am not going to mortgage the future and say that it will not come. I think what we need first is the railway; you can electrify the route subsequently.

The Chairman: Are you through, Mr. MacKay?

• 1115

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I do not want to run over my time. I have been trying to stay within my limit. Is it gone or not?

The Chairman: You are exactly on time right now.

Mr. MacKay: I will try to set a good example for the CNR and stop.

The Chairman: I like the CNR's comment about mortgaging the future. Mr. Peters, will you mortgage the time of the Committee for 10 minutes?

Mr. Peters: I am interested in two or three things, and one is this problem we have been having of moving grain where we are getting conflicting reports from the Minister responsible for the Canadian Wheat Board and some figures you gave Mr. Benjamin this morning indicating that we are down considerably. What percentage of the cars that you have been using in the grain trade this year for hauling grain are government hopper cars?

[*Interprétation*]

M. MacKay: Un peu plus élevés, vous dites.

M. Hunt: Oui, c'est le polluant qui diffère.

M. MacKay: Mais ils sont également nuisibles.

M. Hunt: Les oxydes diminueraient tandis que les carbones seraient en augmentation.

M. MacMillan: Je pense qu'il est incontestable que l'électrification du réseau de chemins de fer réduisait le niveau de la pollution bien en deçà de ce qu'il est avec les moteurs à mazout, à charbon, etc.

M. MacKay: Mais pour en revenir à votre réserve majeure, bien qu'à l'heure actuelle les trains électriques ne peuvent dépasser certains plafonds de vitesse, néanmoins à l'avenir les locomotives électriques pourront certainement nous voyager deux fois plus vites que les moteurs diesels.

M. MacMillan: C'est exact. J'ai dit également que la vitesse dépend davantage de la structure des rails que de la source énergétique. En effet d'autres sources énergétiques peuvent propulser un train aussi rapidement qu'un moteur électrique dont la vitesse limite à ma connaissance est d'environ 150 milles à l'heure.

Cette vitesse est double de performance réalisée jusqu'à présent; c'est la structure des rails qui rend impossible des vitesses de 150 milles à l'heure.

M. MacKay: C'est évident.

M. MacMillan: Mais si nous construisions ce chemin de fer hypothétique dont j'ai parlé on pourra le faire. A un certain point de densité, l'électrification devient rentable; il n'entre pas dans mes propos de préjuger l'avenir en disant que cette électrification ne se fera pas. Mais commençons par le chemin de fer, le réseau peu être électrifié par la suite.

Le président: Vous avez terminé, monsieur MacKay?

M. MacKay: Est-ce que j'ai épuisé mon temps de parole, monsieur le président?

Le président: Vous venez tout juste de l'épuiser.

M. MacKay: Je veux donc donner le bon exemple au Canadien National et arrêter.

Le président: Monsieur Peters, vous avez dix minutes.

M. Peters: Il y a plusieurs questions qui m'intéressent et notamment le transport des céréales au sujet desquelles nous obtenons des chiffres contradictoires d'une part du ministre chargé de l'Office canadien du blé et d'autre part les chiffres que vous avez avancés ce matin. Parmi les wagons de chemin de fer que vous avez utilisés cette année pour le transport des céréales, quel est le pourcentage qui appartient au gouvernement?

[*Text*]

Mr. MacMillan: We have 46 per cent of 2,000 which is slightly over 900—926 I am told and the CPR have the remainder.

Mr. Peters: What percentage of your grain haulage is by hopper car now?

Mr. MacMillan: It would be about 10 per cent.

Mr. Hunt: The 926 are the number of government hoppers in a total fleet of 10,000 . . .

Mr. MacMillan: Well, roughly 11,000.

Mr. Hunt: Roughly 11,000 cars. That is a percentage on car count. You remember the hopper is half as great again as a box car, so you have that other factor. Then again the hoppers are kept in unit train service operating on the main lines which means their turn-around time is shorter.

Mr. Peters: Would they handle 30 per cent of your grain?

Mr. Hunt: No. My guess—and it is just a guess right at the moment, we really have no figures—is it might be 20 per cent.

Mr. Peters: Without running them any more often than you do boxcars, 15 per cent would be low, if you have any kind of unit train.

Mr. Hunt: That is correct.

Mr. Peters: Would it not be higher than that?

Mr. Hunt: Yes. As I say, I think the 20 per cent is a fair figure.

Mr. Peters: I am interested in this matter of accidents and your inability to handle rapid transportation. There has been some talk about the turbo train, and Mr. MacKay was just asking about electrifying, and there has been some discussion about the number of accidents on the railroad. I think Mr. MacMillan, without necessarily intending to, agreed that the reason you are not running a more efficient operation and are not able to increase the efficiency of the operation is the trackage. Do you not see a direct relationship between the problem that you have in terms of the minor accidents and the fact that your patrols have been enlarged and your number of your sectionmen reduced 20 or 25 per cent over . . .

An hon. Member: They cannot even fill a job.

Mr. Peters: No, you have reduced them five to one I think over a 20-year period.

Mr. Hunt: We cannot find, in the analysis, any direct relationship in the criteria you have just mentioned between the reduction of sectionmen and the increase in accidents due to rail conditions. There might be a factor there but we do not see it as a direct relationship in any way, shape or form.

• 1120

Mr. MacMillan: Well, the reduction in work-force has been accompanied by a very substantial increase in the mechanized tools, and I think this trend has probably brought about the reduction more than anything else. Twenty years ago, we were just then becoming acquainted with power tampers which are very common now. At that time, we did not have many of the small tools which are now available to the section forces, such as power volters, power saws and things of this kind which are very, very common and it took more men to do a given job. Also the sperry car electronic examination of the rail was just in its infancy, now it is very common, and all these things have changed the art, they have changed the technique.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Nous détenons 46 p. cent sur 2,000 ce qui revient à 926, tandis que le reste appartient au Canadien Pacifique.

M. Peters: Quel est le pourcentage de céréales transportées par wagons-trémis?

M. MacMillan: Environ 10 p. cent.

M. Hunt: Il y a 926 wagons-trémis appartenant au gouvernement sur un nombre global de 10,000 . . .

M. MacMillan: Environ 11,000.

M. Hunt: Environ 11,000 wagons. Le wagon-trémis est une fois et demie plus grand que le wagon de marchandises. De plus, les wagons-trémis sont utilisés sur les lignes principales.

M. Peters: Vous pensez qu'ils servent au transport de 30 p. cent des céréales?

M. Hunt: Non, je pense que le chiffre le plus proche de 20 p. cent.

M. Peters: Je pense que sans aller jusqu'à les utiliser davantage que le wagon couvert, 15 p. cent serait bas.

M. Hunt: C'est exact.

M. Peters: Vous ne pensez pas que ce soit plus haut que cela?

M. Hunt: Oui, je vous ai dit que ce serait plutôt 20 p. cent.

M. Peters: Je m'intéresse à la question des accidents ainsi qu'au fait que vous n'arrivez pas à assurer vos transports rapides. On a parlé du train à turbine et M. MacKay a mentionné l'électrification et en outre on a fait état des accidents de chemin de fer. Il me semble que M. MacMillan a en fait convenu que la rentabilité de votre réseau se heurte à sa longueur même. Ne croyez-vous pas qu'il est en rapport avec le nombre des accidents mineurs et le fait que le nombre de gardes a été réduit de 20 à 25 p. cent.

Un député: Ils n'arrivent plus à trouver le personnel.

M. Peters: Il y en a cinq fois moins qu'il y a 20 ans.

M. Hunt: Nous n'avons pu établir aucune corrélation entre la hausse du nombre d'accidents et la réduction du nombre de contrôleurs.

M. MacMillan: La réduction du temps de travail est accompagnée d'une mécanisation sensiblement accrue et c'est ce qui à mon avis a permis la réduction d'heures de travail. Il y a 20 ans, on venait tout juste de mettre au point les amortisseurs électriques qui sont monnaie courante actuellement. A l'époque l'on n'avait pas toute la série d'outils électrifiés qui permettent actuellement de réaliser un travail avec moins d'ouvriers. L'examen électronique de rails n'était qu'à ses débuts et tout ceci a modifié la technique de fond en comble.

[*Texte*]

Mr. Peters: The guy who walked the tracks and hit the rail as he walked along, did that in his six-mile patrol. Now your sperry car will be very lucky if it goes over those rails twice a year.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Peters: The section gang, I suppose, changed at least one section of track a month, at least once a month. We are not changing them any more because you cannot change them until you find them and you do not find them until you run the sperry car over them. Also when a switch becomes loose you just do not find it until somebody has a look at it. Then they put in a few shovelfuls of ballast and tamp it. You mentioned the number of accidents, particularly the small ones, and you related 53 of those accidents. What percentage of your track, separating them out as main line and branch line, is on slow order?

Mr. Hunt: I really could not even give you an estimate of that. This would be on, what we call, temporary slow order.

Mr. Peters: What is the permanent?

Mr. Hunt: The permanent slow order is for a condition that by definition is permanent, a bridge or something of that nature or a curve, but temporary slow orders are the by-product of track condition, immediate track condition, which must be corrected before we restore the train speed. At any time of the year the numbers of temporary slow orders, which may cover a tenth of a mile or they may cover a mile, vary very wildly.

Mr. Peters: How much of this is on your main line?

Mr. Hunt: I would say a good proportion of the temporary slow orders would be on the main line.

Mr. Peters: Do you not find that these temporary slow orders, to my limited knowledge of them, result from conditions that originally could have been handled immediately by a satisfactory section gang whereas now you have to bring in a crew to handle it? Every time there is a heavy rain you have trouble with culverts, crossings . . .

Mr. Hunt: We do not have enough men, of course, to handle every temporary slow order condition that may exist after some abnormality such as a storm or a heavy rain. You are quite correct. We immediately put on the temporary slow order to protect the sag or whatever it may be and then as the gangs are moved in, they pick them up one at a time. Temporary slow orders may stay on a day or they may stay on a month. It depends on the number of temporary slow orders that may have occurred and the number of men we can bring in quickly to handle them, but we do not station gangs of men throughout the main line just to be able to jump on all temporary slow orders immediately. This is uneconomic and we cannot do it. Our protection . . .

Mr. Peters: Could I ask is the situation worse on the main line now than it was 20 years ago?

Mr. Hunt: I really cannot answer that because I do not . . .

Mr. Peters: I am no expert, but you are well aware of the fact that you are running a Rapido, we spent multimillions on this Rapido arrangement and the Turbo train to get more speed between major cities such as Toronto and Montreal. You have had lots of trouble and, as I understand it, much of it has been small trouble—your big accidents have been switches and that sort of thing at

[*Interprétation*]

M. Peters: A l'époque l'ouvrier chargé de vérifier les rails le faisait en marchant sur un parcours de six miles. Actuellement le dispositif sperry permet de vérifier les rails deux fois par an seulement.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Peters: On changeait les rails, section par section, une fois par mois au moins. Actuellement on ne les change plus que jusqu'à ce que le dispositif sperry soit venu constater un défaut. Lorsqu'un rail se défait encore faut-il le constater et, alors, on verse quelques pelletées de ballast qu'on dame ensuite. Je veux évoquer les accidents et particulièrement les accidents mineurs. Quel pourcentage de rails sont classés comme faisant partie de la catégorie à entretien lent.

M. Hunt: Je n'ai pas de chiffres. Il s'agit d'une catégorie lente provisoire.

M. Peters: Qu'est-ce qui est permanent?

M. Hunt: L'entretien lent permanent est prévu pour ce qui est par définition permanente, tel qu'un pont alors que l'entretien lent provisoire découle de l'état des rails. Ils doivent être remis en état pour que le train puisse reprendre sa vitesse normale. Tout ceci varie énormément au cours de l'année.

M. Peters: Quelle est la proportion sur les réseaux principaux?

M. Hunt: Je suppose qu'une proportion importante de l'entretien lent se fait justement sur la ligne principale.

M. Peters: Ne pensez-vous pas que ces ralentissements sont dus justement au fait qu'actuellement il faut attendre jusqu'à ce qu'une équipe arrive pour régler le problème? Chaque fois qu'il y a une forte pluie vous avez des ennuis aux passages à niveau . . .

M. Hunt: Évidemment, nous n'avons pas assez d'hommes pour envoyer sur place chaque fois qu'un train doit être ralenti à la suite d'un orage ou d'une forte pluie. Nous donnons l'ordre de ralentir immédiatement après quoi les hommes sont expédiés sur les lieux. Cet ordre de ralentissement peut durer d'un jour à un mois. Tout dépend du nombre de ralentissements ainsi que du nombre d'ouvriers dont nous disposons car nous ne saurions avoir des équipes d'hommes des voies principales pour s'occuper aussitôt de tout ralentissement qui arriverait. Ce ne serait pas rentable et nous ne pouvons le faire.

M. Peters: Est-ce que la situation est pire actuellement que ce qu'elle y était il y a vingt ans.

M. Hunt: Je ne peux répondre à cette question car . . .

M. Peters: Nous avons dépensé des millions de dollars pour assurer un service plus rapide entre les grandes villes telles que Toronto et Montréal. Vous avez eu beaucoup d'ennuis et alors que le New York Central qui utilise encore le vieux système réalise des moyennes de 90 milles à l'heure, vous n'arrivez pas à en faire autant malgré la locomotive à turbine.

[*Text*]

Brockville—and yet, New York Central where they did use the old system of operating could average in Canada, over their total rail lineage, something like 90 miles an hour, which you cannot duplicate today with your Turbo.

Is that condition not possible simply because of the trackage?

• 1125

Mr. Hunt: No. I would like to straighten out a couple of things. The Turbo is now operating; it is operating today and it was operating yesterday.

Mr. Peters: It is not operating very fast.

Mr. Hunt: Yes. It is on its fast schedule, which . . .

Mr. Peters: What.

Mr. Hunt: . . . averages 83 miles per hour between Toronto and Montreal. Penn Central or New York Central through its career when it was running the great varnish . . .

Mr. Peters: Hey-day, yes.

Mr. Hunt: I cannot remember that they ran an average of 83 miles an hour for 330 miles. You can pick up spots of 50 miles when they ran at 95 miles an hour; I will buy that. But on a 330-mile run we are averaging on the Turbo when it is on today, and it will average just over 80 miles an hour. With today's railroad and today's technology vehicles that is considered a good, a fine average speed. I do not know of anyone in American practice over the past 20 years, who has been able to do that over such a long period of track.

Mr. Peters: I may be wrong but they used to brag about the Silver Bullet from Buffalo to Detroit with one stop in Canada that they could average 90 miles an hour and they picked up water at 60 miles an hour between the tracks.

Mr. Hunt: Yes. Sure.

Mr. Peters: I am not arguing the merits of the Silver Bullet or anything like that; it just seems to me that something is wrong with our trackage setup. You have mentioned 163 accidents; you have had 1,600 or 2,000. There is no question about it: you have an accident a day or three or four or five accidents a day. These are small accidents where cargoes overswitch or something else. It just seems to me that we are not doing the maintenance on the track that would warrant putting any speed on or you will have one hell of a big . . . these little accidents will turn into very large accidents.

Mr. Hunt: I would like to comment that we are maintaining the main line at a level that allows us to run a thing like the Turbo at 83 miles an hour, which is a very respectable average speed. The Rapido, which is conventional heavy equipment, we run at an average of 67 miles an hour on that 330-mile stretch. That is very respectable; that is written up as one of the prime train runs of the world. On the main line in general . . .

Mr. Peters: How does it compare to Japan with 300 miles an hour.

Mr. Hunt: Yes, on one of their trains.

[*Interpretation*]

Est-ce que ceci est également imputable au réseau lui-même?

M. Hunt: Non. Je tiens à faire plusieurs mises au point. Le train à turbine fonctionne et fonctionne bien depuis quelque temps déjà.

M. Peters: Mais pas très vite.

M. Hunt: Oui. Le trajet rapide . . .

M. Peters: Quoi?

M. Hunt: . . . fait une moyenne de 83 milles à l'heure entre Toronto et Montréal. La société Penn Central ou New-York Central à leurs meilleures époques . . .

M. Peters: A leurs heures de gloire.

M. Hunt: Je ne pense pas qu'ils n'aient jamais réalisé 83 milles à l'heure en moyenne sur un parcours de 330 milles. Ils ont peut-être atteint 95 milles à l'heure mais sur 50 milles seulement. Le train à turbine roule à 80 milles à l'heure en moyenne sur un parcours de 330 milles. C'est une bonne moyenne vu les techniques modernes. Je n'ai jamais entendu parler d'une meilleure performance américaine au cours des 20 dernières années sur un parcours aussi long.

M. Peters: Je me trompe peut-être mais je crois savoir que le Silver Bullet allant de Buffalo à Détroit avec un arrêt au Canada faisait une moyenne de 90 milles à l'heure en prenant de l'eau à 60 milles à l'heure entre les rails.

M. Hunt: C'est exact.

M. Peters: Je ne prétends pas donner le Silver Bullet en exemple, mais il me semble que quelque chose doit clocher dans notre réseau. Vous avez parlé de 163 accidents. Or vous en avez eu 1,600 ou 2,000. C'est clair, vous avez jusqu'à cinq accidents par jour. Il s'agit d'accidents mineurs. Étant donné les conditions d'entretien du réseau actuel, je ne vois pas comment on pourrait utiliser les trains à grande vitesse.

M. Hunt: Je tiens à souligner que l'entretien du réseau principal nous permet de réaliser des moyennes de 83 milles à l'heure, ce qui est fort respectable. Le Rapido roule à 67 milles à l'heure toujours sur un parcours de 330 milles, ce qui est également fort respectable. C'est une des meilleures performances du monde en matière de chemin de fer.

M. Peters: Mais comment pouvez-vous comparer cette vitesse aux 300 milles à l'heure réalisés au Japon?

M. Hunt: Oui, mais avec un de leurs trains.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: It is not 300 miles an hour.

Mr. Hunt: No. You are playing with a very special train.

An hon. Member: It is a low-flying plane.

Mr. Peters: I was talking about the Olympics. That was the story that he told us. I was not there so I do not know.

Mr. Hunt: Let us get to the freight services because this is a big part of our business. In spite of the vast increases in traffic we have enjoyed in the past five years and the heavier tonnage per car and so on which are giving us some concern because they are difficult, we have been able to maintain our subdivision speeds across the country on the main lines. In spite of the different kinds of railroads, we have heavier trains, bigger cars, bigger locomotives, we are basically sustaining the subdivision speed and therefore the average speed, say between Toronto and Vancouver in the face of these difficulties. The difficulties we recognize and this is part of this dynamics program that I mentioned some time earlier. We are now understanding better the interaction of these forces, and we are beginning to build properly the extra strength and the extra steel into the main lines. In the meantime, we have been able to hold average speeds on freight service.

There are problems. We do not sidestep that but we think we know where the problem is and we think we know how to correct it.

The Chairman: Thank you Mr. Peters. I am sorry your time expired a few minutes ago. I have Mr. Turner, Mr. Thomas, Mr. Rose and Mr. McRae or Mr. Guay after that. I would like to get through that list at least before 12 noon. Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Hunt, Algoma Central, I believe, just bought out Flannigan Transport in London, Ontario. Did the CNR offer to buy this company out?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of it at all, Mr. Turner. I do not know about the Algoma deal either.

• 1130

Mr. Turner (London East): During the war the CNR hauled unit oil trains between Niagara Falls, Fort Erie and Sarnia, and I believe they were leased tank cars from the United States. Will you be able to lease some of these cars in the event we need them in Canada this winter?

Mr. MacMillan: I would like to be able to answer in the affirmative but I think their requirement for tanks is probably just as great or greater than ours. Our information is that there are none available in the United States.

Mr. Turner (London East): Mr. MacMillan, if you were in the transportation industry, and the only service you have to sell is the hauling of goods and services, why did you not buy more boxcars rather than invest money in the CNR Tower?

Mr. MacMillan: Well, we bought the boxcars that were indicated we ought to buy to meet the traffic that was forecast to be moved.

Mr. Turner (London East): Recently, I have had a lot of complaints with the pay system, especially of running crews. Running crews are paid on the mileage basis. Correct?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Ce n'est pas 300 milles à l'heure.

M. Hunt: Non et en outre il s'agit d'un train très spécial.

Un député: C'est plutôt un avion volant à basse altitude.

M. Peters: Je parlais des Olympiades. Tout ce qu'on nous a raconté.

M. Hunt: Parlons plutôt du transport des marchandises qui constitue une part considérable de nos activités. En dépit de l'augmentation très sensible du transport au cours des cinq dernières années et de l'accroissement du tonnage par wagon qui a nécessité certaines difficultés, nous avons dans l'ensemble réussi à maintenir nos vitesses sur les principaux réseaux du pays. En dépit du poids plus lourd des trains, des wagons et locomotives plus grosses, nous avons néanmoins réussi à assurer la même moyenne entre des villes telles que Toronto et Vancouver. Nous connaissons des difficultés et c'est pourquoi nous avons mis au point le programme que j'ai évoqué tout à l'heure. Maintenant que nous avons mieux compris les données du problème, nous avons pris les mesures pour y faire face. Mais dans l'ensemble nous avons réussi à assurer un transport de marchandise à une moyenne de vitesse convenable.

Il existe un problème, cela ne fait aucun doute, mais nous avons réussi à les analyser et nous savons maintenant les résoudre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Peters. Votre temps de parole est épuisé depuis quelques minutes déjà. J'ai sur ma liste le nom de M. Turner, Thomas, Rose, McRae et Guay. J'espère avoir terminé avant midi. Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, la société Algoma Central vient de racheter la Flannigan Transport à London Ontario. Est-ce que le Canadien National envisage de racheter cette société?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant, monsieur Turner, je ne sais rien de l'affaire Algoma.

M. Turner (London-Est): Pendant la guerre le Canadien National a transporté des wagons-citernes entre Niagara Falls, Fort Érie et Sarnia; il s'agissait, je crois, de wagons loués aux États-Unis. Est-ce que vous pourrez en louer à nouveau, au cas où nous en aurions besoin cet hiver?

M. MacMillan: J'aimerais bien pouvoir vous répondre affirmativement, mais les besoins là, sont sûrement aussi considérables qu'ici. On nous a signalé qu'il n'y en avait pas de disponible aux États-Unis.

M. Turner (London-Est): Monsieur MacMillan vous vous occupez de transport et le seul service que vous offrez est le transport des marchandises et des services. Pourquoi n'avez-vous pas acheté plus de wagons couverts plutôt que de placer votre argent dans la fameuse tour du CN?

M. MacMillan: Nous avons acheté les wagons couverts dont nous estimions avoir besoin pour répondre à la demande.

M. Turner (London-Est): Il y a eu dernièrement beaucoup de plaintes au sujet de la paye surtout de part d'itinérents. Les itinérents sont payés au mille, n'est-ce pas?

[*Text*]

Mr. MacMillan: Miles in some instances; hours in others.

Mr. Turner (London East): Why did the CNR stop giving out mileage slips when miles were cut from trip tickets? You used to give out a slip when a trip ticket for 150 miles was knocked down, say, to 47. Why do you not give these tickets out every so often?

Mr. MacMillan: We will have to find out about that, Mr. Turner. Mr. Hunt does not know about it nor do I.

Mr. Hunt: Mr. Turner, what is the specific question so I can check that out for you?

Mr. Turner (London East): Well, if you had put in a ticket for 157 miles and the timekeeper cut it down to 154, he would send you a slip that the ticket for that day was cut. Therefore, at the end of the two weeks, you knew exactly how many miles you were going to be paid for. This has been done away with.

They tell me that on the CPR each pay cheque has the total number of miles for that period. Is it possible with the computer to do the same for the CNR employees?

Mr. Hunt: Well, we would have to take a look at it, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): After the strike, you paid out an interim cheque for back time. It was a guesstimate. Were there any deductions made from those cheques? Was there any income tax deducted and did you just guess at how many miles a fellow was going to get? Did you take any income tax out of it?

Mr. W. R. Corner (Vice-president, Accounting, Canadian National Railways): There were deductions for income tax, yes.

Mr. Turner (London East): Any other deductions?

Mr. Corner: And to protect the pensions. This was in the advance payment of back time, right?

Mr. Turner (London East): Just a short time ago, you issued cheques here; you had combined pay cheques and back-time cheques. You were trying to catch up. Some had overpayments; some had underpayments. Now, why did you not issue separate cheques for back time? How do you expect a man to figure out whether he is short-paid for the two weeks previously worked when back time is included as well? There is no way you can figure it out. I have had lots of phone calls about it. They cannot figure out their pay. Why do you not do like you did years ago: give a fellow a complete break-down of what he is getting for back time and as two weeks' pay?

Mr. Corner: We are not too happy with the idea of a combined pay cheque that covers the retroactive as well as the current earnings. Frankly speaking, we just have not got the computer program to allow us to separate them. However, I certainly hope that in the next go-around we will be able to issue a separate cheque for that finally defined back-time payment.

It is true, in some instances we had some difficulties relating to tax deduction. I think, however, we did quite well across the system but there were some specific complaints—I know in the Symington and Transcona shops. I know last month an adjustment was made to the tax calculation to make it a more realistic amount for those employees.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Dans certains cas. Dans d'autres, à l'heure.

M. Turner (London-Est): Pourquoi le CN a-t-il mis fin à sa pratique d'envoyer une fiche lorsque le nombre de milles est réduit? Anciennement le CN envoyait une fiche lorsque le relevé des milles était coupé de 150 à 47, disons. Pourquoi a-t-il mis fin à cette pratique?

M. MacMillan: Il faudra aller aux renseignements, monsieur Turner. Ni M. Hunt, ni moi-même n'avons la réponse.

M. Hunt: Pouvez-vous préciser votre pensée davantage, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Anciennement, lorsqu'un relevé indiquait 157 milles et que le contrôleur rçduisait à 154 milles une fiche était envoyée pour faire savoir qu'il y avait eu réduction. A la fin de chaque période de deux semaines, les employés savaient exactement à quoi correspondait leur rémunération. On a mis fin à cette pratique?

Le CP indique sur chaque chèque le nombre de milles de l'employé. Pourquoi ne vous est-il pas possible de faire la même chose pour vos employés.

M. Hunt: Nous verrons ce que nous pouvons faire, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Après la grève, vous avez versé les chèques provisoires pour le rappel. Les montants étaient approximatifs. Y a-t-il eu des déductions de faites? L'impôt a-t-il été déduit à partir d'une estimation du nombre de milles que les employés avaient pu parcourir? Y a-t-il eu même de l'impôt de déduit?

M. W. R. Corner (vice-président, comptabilité, Chemins de fer nationaux du Canada): L'impôt a été déduit, en effet.

M. Turner (London-Est): Y a-t-il eu d'autres déductions?

M. Corner: Les cotisations au régime de pension également. Vous parlez du chèque provisoire de rappel, n'est-ce pas?

M. Turner (London-Est): Récemment, il y a eu des chèques d'envoyer qui comptaient et pour la paye et pour le rappel. Vous essayez de rattraper le retard. Or, il y a eu des paiements en trop et des paiements en moins. Pourquoi n'avez-vous pas envoyé les chèques de rappel à part? Comment voulez-vous que les employés sachent à quoi s'en tenir et vérifient leur paye sur deux semaines lorsque le rappel est inclus? C'est absolument impossible: il y a eu pas mal de plaintes à ce sujet. Pourquoi ne procédez-vous pas comme vous le faisiez par le passé, et ne donnez-vous pas aux employés tous les détails concernant le rappel et la paye de deux semaines?

M. Corner: Nous n'avons pas été très satisfaits de l'idée de combiner les chèques de paye avec la rétroactivité. En vérité, notre programme d'ordinateur ne nous permet pas d'envoyer des chèques distincts. Cependant, nous espérons que la prochaine fois nous pourrons le faire une fois que les montants définitifs auront été établis.

D'autre part, il est vrai que nous avons eu certaines difficultés concernant les déductions d'impôt. De façon générale, nous croyons avoir assez bien réussi, mais il y a eu des plaintes à certains endroits, entre autres aux États-Unis, à Symington, et de Transcona. Il y a eu rajustement le mois dernier pour rendre le montant des déductions plus réaliste.

[*Texte*]

Mr. Turner (London East): Did you give each employee a complete breakdown of his pay period and his back time?

Mr. Corner: No. The gross pay is not separated but deductions, of course, are highlighted.

Mr. Turner (London East): How does he know whether he is short-paid for the period he worked? There is no way of knowing under this system.

Mr. Corner: As I say, I do not think the combined cheque is a substitute for separate cheques and that will be our endeavour next time around.

On the other hand, most of us do know what is being owed to us. I think practically all of us are in the habit of saving our cheque stubs. We look to see that the calculation of back time, on a gross basis, is reasonable as far as we are concerned.

• 1135

Mr. Turner (London East): Mr. Hunt, one question on the rules. Is it not true that if a running crew lived up to the rules 100 per cent they could slow down the movement of trains and switching movements in yards?

Mr. Hunt: No, I do not subscribe to that. That has been brought up many times. I think crews can live up to the rules, must live up to the rules, should be living up to the rules and can do the assignments expected of them.

Mr. Turner (London East): You would be 24 hours going from Windsor to Toronto if every crew lived up to the rules. You know that, Mr. Hunt.

Mr. Hunt: Obviously I do not agree with that, Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): You could never get a boss on the CNR to say, "Live up to the rules." They hope you gamble. If anything happens, the crew member takes the blame. Correct? He is the one who is disciplined.

Mr. Hunt: That is not correct.

Mr. Turner (London East): You will deny it; I know you will. But ask the men who operate the trains. You want them to gamble, but if anything happens they are the fall guys.

Mr. Hunt: I am taking some recent strength from the large numbers of employees we put through Gimli recently, not only trainees, that is ESPE trainees, but time serve dispatchers, chief dispatchers and supervisors. In this acceleration of rules instruction, in the conversations that come about during official rules instruction, it comes through to us more clearly than ever before that rules can be lived up to without the dire consequence that you have mentioned. We can run the railroad and observe the rules.

Mr. Turner (London East): Will you issue a bulletin to all employees in the Canadian National to work to rule 100 per cent?

[*Interprétation*]

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous avez donné aux employés tous les détails concernant leur paye et leur rappel?

M. Corner: Non. Il n'y a pas de distinction pour le montant brut de la rémunération, mais les déductions sont indiquées.

M. Turner (London-Est): De quelle façon les employés peuvent-ils s'apercevoir qu'ils ont été payés en moins pour la dernière période de travail? Ils ne pourraient s'en apercevoir, si c'était le cas.

M. Corner: Je le répète, je crois qu'il est préférable d'envoyer des chèques distincts; c'est ce que nous essaierons de faire la prochaine fois.

De toute façon, je suppose que chacun sait ce qu'il lui revient. Chacun conserve ses talons de chèques. Il est possible de faire le calcul et de déterminer quel doit être le montant du rappel.

M. Turner (London-Est): Une question au sujet des règlements, monsieur Hunt. N'est-il pas exact de dire que si une équipe s'en tenait strictement aux règlements, elle pourrait ralentir considérablement le mouvement des trains et le triage?

M. Hunt: Je ne crois pas. La question a déjà été posée. Je pense que les équipes peuvent et doivent respecter les règlements et s'acquitter de leur tâche.

M. Turner (London-Est): Il faudrait peut-être 24 heures pour faire le trajet de Windsor à Toronto si chaque équipe devait respecter en tout point les règlements. Vous le savez très bien, monsieur Hunt.

M. Hunt: Je ne suis pas du tout d'accord, monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Les directeurs du CN ne vous disent jamais de respecter les règlements. Ils espèrent que vous allez prendre des risques. S'il se passait quelque chose, c'est vous qui êtes à blâmer, c'est contre vous que des mesures disciplinaires sont prises.

M. Hunt: Ce n'est pas exact.

M. Turner (London-Est): Vous le niez et je vous comprends. C'est aux cheminots qu'il faut poser la question. Vous vous attendez à ce qu'ils prennent des risques, mais si quelque chose se produit, ce sont les premiers à être blâmés.

M. Hunt: Je tire une certaine satisfaction du nombre d'employés qui sont passés par Gimli récemment; il ne s'agissait pas seulement de stagiaires, de stagiaires ESPE, mais également de régulateurs, de régulateurs chefs et de surveillants. Les cours sur les règlements et les discussions qui s'ensuivent montrent bien que les règlements peuvent être respectés au pied de la lettre sans qu'il soit question de l'éventualité que vous faites entrevoir. Plus que jamais, il est possible de faire fonctionner les chemins de fer et d'observer tous les règlements.

M. Turner (London-Est): Vous êtes prêt à envoyer une note de service à tous les employés des chemins de fer nationaux du Canada pour leur demander de s'en tenir strictement aux règlements?

[*Text*]

Mr. Hunt: Let us just be clear on this definition. It has been said, and one of the other gentlemen, I think it was Mr. Rose, mentioned some days ago, that employees in Vancouver are working to rule. We except employees everywhere to work to rule. Now, work to rule and slowdown are two different things. So in answer to your question, first of all we expect employees at all times to work to rule. But of course we find that slowdowns are quite a different thing. That is when they check and double-check every action they do. By so doing they consume more time than you would normally expect to be consumed by just adhering to the rules.

Mr. Turner (London East): What about followed switches in the air?

Mr. Hunt: They are not supposed to follow switches in the air.

Mr. Turner (London East): That is right; but they still do it, do they not? You expect the men to do it but if they get caught, look out.

Mr. Hunt: No, I do not and certainly the transportation management does not expect that.

Mr. Turner (London East): You will really slow down your trains. And you know that, Mr. Hunt.

Mr. Hunt: I have said before Mr. Turner . . .

Mr. Turner (London East): You issue a bulletin to all employees across Canada, "Live up to the rules 100 per cent" and you will see what happens.

Mr. Hunt: We do issue bulletins, as you know.

Mr. Turner (London East): But you still want the men to break them.

Mr. Hunt: No, we do not want the men to break them. We have constant programs going on throughout the various regions and areas of the system where the prime word is observance of the rules. If you read your rule book you will find that is always the prime consideration. We do not back away from the proper observance of rules.

Mr. Turner (London East): I disagree with you, Mr. Hunt. I think every employee in the Canadian National will back me up. Thank you.

The Chairman: Mr. Turner, are you through?

Mr. Turner (London East): Yes, sir.

The Chairman: As a long-time employee of the Canadian National, I know you work to rule.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, plenty of time is lost.

Mr. Mazankowski: Does that mean a slowdown?

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I have been reading through the minutes of the last two meetings and I do not know whether to feel sorry for Mr. MacMillan and his officials or to . . .

[*Interpretation*]

M. Hunt: Entendons-nous sur l'expression. Un député a déclaré l'autre jour, je pense que c'était M. Rose, qu'il y avait des employés à Vancouver qui s'en tenaient strictement aux règlements, qui faisaient la grève du zèle. Or, nous cherchons à ce que tous les employés s'en tiennent aux règlements. Il y a une marge entre s'en tenir aux règlements et faire la grève du zèle, ralentir délibérément. Pour répondre clairement à votre question, disons que les employés doivent en tout temps respecter les règlements, mais que cela ne veut pas dire qu'ils doivent ralentir. C'est ce qui se produit lorsqu'ils décident de tout vérifier plusieurs fois avant de faire quoi que ce soit. Ils prennent ainsi plus de temps qu'il n'en faut vraiment pour travailler en respectant tous les règlements.

M. Turner (London-Est): Et que penser de la pratique qui veut que les correspondances soient suivies à l'œil?

M. Hunt: Ce n'est pas censé se produire.

M. Turner (London-Est): Mais la pratique existe, n'est-ce pas? Vous savez que les employés le font, mais s'ils sont pris, attention.

M. Hunt: Je ne m'attends pas à ce qu'ils le fassent, la direction ne s'attend pas à ce qu'ils le fassent.

M. Turner (London-Est): Autrement, vous ralentiriez vos trains, et vous le savez, monsieur Hunt.

M. Hunt: Je l'ai dit plus tôt, monsieur Turner . . .

M. Turner (London-Est): Envoyez une note de service à tous les employés leur disant de s'en tenir strictement aux règlement et vous verrez ce qui se passera.

M. Hunt: Nous envoyons des notes de service.

M. Turner (London-Est): Mais vous ne vous attendez pas à ce qu'elle soient suivies.

M. Hunt: Nous nous attendons certainement à ce qu'elles soient suivies. Il y a des programmes en cours dans les diverses régions qui ont pour but d'amener l'observation des règlements. Vous savez très bien quelle importance nous y attachons. Nous tenons à ce que les règlements soient suivis.

M. Turner (London-Est): Je ne suis pas d'accord, monsieur Hunt. Et je suis sûr que tous les cheminots du CN sont de mon avis. Merci.

Le président: Est-ce tout, monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Oui.

Le président: Vous avez longtemps travaillé pour les Chemins de fer nationaux du Canada et je sais que vous tenez à respecter les règlements.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, c'est une perte de temps.

M. Mazankowski: Est-ce un ralentissement?

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): J'ai lu les procès-verbaux des deux dernières séances et je ne sais pas si je dois m'inquiéter au sujet de M. MacMillan et de ses hauts fonctionnaires ou . . .

[*Texte*]

The Chairman: Feel sorry for the Chairman.

Mr. Thomas (Moncton): Or for the Chairman. Well not the Chairman, but the CN problems this year seem to be all stemming from an embarrassment of riches. It is usually the other way around. I do not know whether I can feel sorry for a business corporation when they have too much business or not, but the problems are all a matter of trying to satisfy customers.

I would like to ask briefly about this wheat situation again. In reading the minutes I noticed that Mr. MacMillan said that we have to move the grain pursuant to the direction of the Wheat Board. I presume this means, Mr. MacMillan, through you, Mr. Chairman, that even though the wheat is there at the terminals you still have to take your directions from the Wheat Board as to which cars are pulled or where they go.

Mr. MacMillan: Right.

• 1140

Mr. Thomas (Moncton): I understood that; I just wanted to clarify it. I want to refer again to the feed grain situation in the Maritime Provinces, which I believe is getting more critical every day. I just talked with one of the largest millers in the area and I would like to put these figures on the record and ask you what can be done to relieve this, whether it is your problem or the Canadian Wheat Board problem. This is the Maritime Co-operative Services and as at the end of last week they say they have 55 cars en route; to add to their problems we have had weather problems and some of those cars are delayed. They have 45 cars at the country elevators and 45 cars at Thunder Bay. What instructions have you had from the Canadian Wheat Board? They lifted the embargo, I understand, but is that still lifted? Can you move those cars now? What is the problem now?

Mr. MacMillan: I am happy to be able to tell you that every car order for feed grain that we have from the Canadian Wheat Board has been filled, and the grain is in motion, east. There is some for Quebec; the remainder is going to the Maritimes.

Mr. Thomas (Moncton): You are saying, sir, that if these cars are not being filled it is because you have not had a release from the Canadian Wheat Board. When they talk about cars they are talking about the material to fill the cars are they not? They say they have 45 car loadings in the country elevators, these are all firm orders apparently for them; and the 45 cars which they have at Thunder Bay are carloads. Are you saying that you then do not have orders for these 90 cars from the Canadian Wheat Board?

Mr. MacMillan: Yes, but we are really talking about two kinds of orders. Your correspondents refer to the orders as having arranged for the purchase of these cars of feed grain. In the context in which I used orders, and do all the time, they are orders or directions from the Canadian Wheat Board to move so many cars of feed grain out of the Lakehead. We have filled all the orders which we now have and they are all en route.

Mr. Thomas (Moncton): Yes. Well, sir, these figures were as at the end of last week. Would you have somebody check these figures and see, of these 90 carloads they are talking about, if they have been released for the CNR as yet? Should they be going through you, or should they be going to the Canadian Wheat Board with their representations?

[*Interprétation*]

Le président: Au sujet du président.

M. Thomas (Moncton): Comme vous dites. De toute façon, les problèmes du CN cette année, viennent de sa richesse. Habituellement, c'est le contraire. Je ne sais pas si je dois m'inquiéter lorsque les affaires marchent bien; le problème est sans doute de satisfaire les clients.

J'en reviens à la question du blé. J'ai lu les comptes rendus et me suis aperçu que selon M. MacMillan, le transport des céréales se fait sous la direction de la Commission canadienne du blé. Ce qui voudrait dire que même que s'il y a du blé aux divers gares, il faut attendre les directives de la Commission canadienne du blé pour que les wagons puissent être chargés et acheminés.

M. MacMillan: En effet.

M. Thomas (Moncton): C'est ce que j'avais cru comprendre. J'aborde la question des céréales de provende dans les provinces Maritimes, question qui fait l'objet de préoccupations ces jours-ci. Je viens de rencontrer les représentants d'une des plus importantes minoteriès de cette région. Je veux vérifier certains chiffres avec vous et vous demander si c'est vraiment votre problème ou celui de la Commission canadienne du blé. Il s'agit des *Maritimes Coporatives Services* qui, à la fin de la semaine dernière, aux dires de ses représentants, avait 55 wagons en route; pour ajouter à ces difficultés, le mauvais temps à retardé le mouvement de certains wagons. Il y en a 45 actuellement aux élévateurs et 45 à Thunder Bay. Quelle instruction avez-vous reçu à ce sujet de la Commission canadienne du blé? L'embargo n'a-t-il pas été levé à un moment donné? Qu'est-ce qui retarde au juste le mouvement des wagons?

M. MacMillan: Je puis vous dire que toutes les commandes de transport de céréales fourragères que nous avions reçues de la Commission canadienne du blé n'ont pu être livrées. Les marchandises sont en route actuellement. Une partie des wagons sont destinés au Québec; le reste s'achemine vers les provinces Maritimes.

M. Thomas (Moncton): Vous dites que si les wagons n'ont pu être remplis, c'est que vous n'en avez pas reçu l'autorisation de la Commission canadienne du blé. Mais lorsque vous parlez des wagons, vous voulez dire les wagonnets également, n'est-ce pas? La minoterie estime qu'elle a 45 wagonnets aux élévateurs, il s'agit là de commandes confirmées, semble-t-il, et 45 à Thunder Bay. Vous dites que vous n'avez pas reçu de commandes de la Commission canadienne du blé pour ces 90 wagons?

M. MacMillan: Il faut bien faire attention puisqu'il y a deux sortes de commandes. Vos interlocuteurs parlent de commandes qu'ils ont faites pour l'achat de céréales fourragères. Les commandes dont je parle proviennent de la Commission canadienne du blé et concerne le transport des céréales fourragères à partir de LakeHead. Toutes les commandes de cet ordre que nous avons reçues ont été livrées et le wagons sont en route.

M. Thomas (Moncton): Telle était la situation la semaine dernière. Vous voulez bien vérifier et voir si les 90 wagonnets en question ont été autorisés depuis? Et est-ce que les représentants de la Compagnie devraient s'adresser à vous ou à la Commission canadienne du blé?

[*Text*]

Mr. MacMillan: Can you give me their names? Yes. I would need some identification . . .

Mr. Thomas (Moncton): If I get that for you . . .

Mr. MacMillan: . . . if you could supply them to me. It may be that the Canadian Wheat Board has already given us those orders and they have been filled, or it may be that we do not have the orders yet.

Mr. Thomas (Moncton): I will turn to another subject briefly. It is just about as complicated as the movement of wheat, and maybe more complicated, and that is the matter of the CNR pension fund.

I wonder if after lunch—I do not want hold you or take your time now—your officials could give me figures covering the cost of the 2 per cent pension granted January 1, 1971, that is the retroactive pension to those already on pension, and again in 1972? I understand a similar directive was issued for 1973. Am I right in that? Could you give me those costs to the railway?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): I was interested in Mr. Rose—or I guess it was Mr. Guay who was questioning about pensions. This is a thing that has come up all the time, as you know, the fact of complaints from the employees that their pension plan is not equivalent to that of the civil service. You mentioned a very salient point: one of the reasons is that the civil service plans are not funded whereas the CNR plan must be funded. You went on to say that the solution to this would be to change the law. I assume you meant that the solution would be to relieve the CNR of the funding liability, the funding provision. Is that correct?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Thomas (Moncton): How would this improve the situation, Mr. MacMillan? Firstly, may I ask what amount must you add to the fund to offset the proposed wage increases? If this wage package goes through have you figured out what amount you have to add to the capital fund?

Mr. MacMillan: Yes, we know that.

Mr. Thomas (Moncton): Would you give met that figure later, too?

Mr. MacMillan: The figure will be $31 million per annum.

Mr. Thomas (Moncton): What you are saying is that if you did not have to add that $31 million to the fund to satisfy your requirement . . .

Mr. MacMillan: It is the unamortized balance.

• 1145

Mr. Thomas (Moncton): All right. Could you estimate how much you could increase the provisions of the present plan if you could use the $31 . . .

Mr. MacMillan: We can easily estimate it. We have to have a base. If we were to go directly to the Civil Service Fund, then we would know what this cost. We do know of course what operating under the Pension Benefits Standards Act will cost us and the amount by which we have to increase our contributions to the fund pursuant to those regulations. We know that now.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Pouvez-vous me donner les noms? J'ai besoin de plus de détail . . .

M. Thomas (Moncton): Certainement, je puis . . .

M. MacMillan: . . . de votre part. La Commission canadienne du blé a pu très bien depuis ce temps nous passer les commandes; elles peuvent être livrées à l'heure qu'il est temps. Il se peut également que les commandes n'aient pas été passées encore.

M. Thomas (Moncton): Je passe à un autre sujet. Il est encore plus compliqué que celui du transport des céréales; il s'agit du régime des pensions des chemins de fer nationaux du Canada.

Après le dîner, vos hauts fonctionnaires pourraient-ils me donner les chiffres portant sur le coût des 2 p. 100 accordés le 1er janvier 1971, je veux parler de la rétroactivité qui revenait aux pensionnés, à ce moment-là, et en 1972? Je crois comprendre que la directive a été reprise en 1973. C'est fait? Pouvez-vous me dire quels ont été les coûts pour les chemins de fer?

M. MacMillan: Certainement.

M. Thomas (Moncton): M. Rose ou M. Guay a déjà abordé cette question. Il semble que les employés se plaignent continuellement du fait que le régime de pensions ne soit pas équivalent à celui de la fonction publique. Vous avez fait remarquer que celui de la fonction publique n'est pas consolidé quand celui des Chemins de fer nationaux du Canada doit l'être. Vous avez dit que la solution était de modifier la Loi. Vous vouliez donc que les Chemins de fer nationaux du Canada ne soient plus tenus aux dispositions de la Loi visant la consolidation, n'est-ce pas?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Mais comment la situation serait-elle changée, monsieur MacMillan? Auparavant, cependant, je voudrais vous demander quel sera le montant que vous devrez verser au fonds pour compenser les augmentations de salaire. Si les demandes salariales dont il est question actuellement sont acceptées, quelle sera votre part?

M. MacMillan: Nous avons fait le calcul.

M. Thomas (Moncton): Pouvez-vous me donner le chiffre?

M. MacMillan: Il sera de $31 millions annuellement.

M. Thomas (Moncton): Vous dites que si vous n'aviez pas à ajouter ces $31 millions au fonds pour satisfaire aux exigence . . .

M. MacMillan: Il s'agit du solde non amorti.

M. Thomas (Moncton): Très bien. Vous serait-il possible d'augmenter les prévisions du régime actuel, si vous utilisiez les 31 . . .

M. MacMillan: Il nous est facile de l'estimer. Il nous faut une base de référence. Si nous nous adressions directement au Fonds de la Fonction publique, alors nous connaîtrions ce prix de revient. Nous savons, bien sûr, à combien vont nous revenir nos opérations en fonction de la Loi sur les normes des prestations de pension et nous connaissons la somme qu'il faudra ajouter à notre contribution au fonds à la suite de ces règlements. Cela, nous le connaissons maintenant.

[*Texte*]

Mr. Thomas (Moncton): I know.

Mr. MacMillan: We can give you that.

Mr. Thomas (Moncton): You said if that law were changed, if you did not have to comply with the Pension Benefits Standards Act, you could, in fact, improve your pension. If you did not have to add the $31 million and could use it for other purposes, and could estimate it, then would you be prepared to increase the pension by a certain amount.

Mr. MacMillan: I think we would be operating under a different set of rules entirely, Mr. Thomas and we would operate under the rules.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, but as I say, this is such a confusing subject, and I am trying to find out, sir, you say if we change the law, you could provide a better pension plan.

Mr. MacMillan: Presumably, if the law were to be changed so that our pension were the same as a civil service pension, then the variations which are made in the civil service pension would be followed by the Canadian National. You have to live in one camp or the other, and I think that would almost inevitably follow.

Mr. Thomas (Moncton): Of course, you see the objection from the other side of the coin, is that the employees are saying if the CN makes that contribution and invests it at the normal rate of investment, they could still increase the benefits of the plan and you are saying rather than put it in each time, you would keep it out, but you would have to have some *quid pro quo* there if you are not making the contribution as required each year as the employees are.

Mr. MacMillan: We are making very substantial contributions to the fund in each year. I said the $31 million is the additional contribution we will have to make and so we get to a very large sum of money. Perhaps I could give you the total contributions which we make to the fund.

Mr. Thomas (Moncton): Actually, Mr. MacMillan, I know what you mean. If there is an increase in wages, you automatically have to increase the amount under the Pension Benefits Standards Act.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): But you are saying that if you did not have to comply with that act, you could improve your pension, so what would you do? How would you improve the pension?

Mr. MacMillan: I think the removal of us from the requirement to comply with the Pension Benefits Standards Act would be for the purposes, presumably, of our pensions coming into line with the civil service pension and in those circumstances in so far as they lent themselves to commercial activity—and I do not know whether this is material or not, because I am not intimately familiar with the civil service fund—it would be exactly the same and the rules under which we would be operating our pension fund would be those which presumably apply today to the civil service fund.

[*Interprétation*]

M. Thomas (Moncton): Je sais.

M. MacMillan: Nous pouvons vous indiquer cela.

M. Thomas (Moncton): Vous avez déclaré que si l'on changeait la loi, que si vous n'aviez plus à tenir compte de la Loi sur les normes des prestations de pension, vous pourriez en fait améliorer les pensions. Si vous n'aviez pas à ajouter les 31 millions et pouviez les utiliser à d'autres fins, alors vous seriez prêts à augmenter les retraites d'une certaine somme.

M. MacMillan: Je pense que nous fonctionnerions en vertu d'autres règles, monsieur Thomas, et nous aurions à les respecter.

M. Thomas (Moncton): Oui, mais comme je l'ai dit, il s'agit là d'un sujet complexe, et j'essaie de savoir, monsieur, si en changeant la loi, nous pouvons disposer d'un meilleur régime de retraite.

M. MacMillan: A supposer que la loi soit changée pour que notre régime de retraite soit le même qu'un régime de la Fonction publique, alors les différences qui s'appliquent au régime de la Fonction publique seraient respectées par le Canadien National. Il faut choisir l'une ou l'autre méthode, et je pense que cela s'ensuivrait presque inévitablement.

M. Thomas (Moncton): Bien sûr, vous voyez l'autre aspect de la situation, à savoir que les employés prétendent que si le CN fait cette contribution et investit au taux normal d'investissement, il pourra quand même augmenter les prestations du régime et vous prétendez plutôt qu'il ne faudrait pas faire ce versement chaque fois, mais alors il vous faudrait une compensation si vous ne faites pas les versements que font les employés tous les ans.

M. MacMillan: Nous faisons des contributions très importantes au fonds chaque année. J'ai dit que les 31 millions représentent la contribution supplémentaire qu'il nous faudra faire, et ainsi nous atteignons une somme d'argent fort importante. Je pourrais peut-être vous indiquer le montant global des contributions que nous faisons au fonds.

M. Thomas (Moncton): En fait, monsieur MacMillan, je vois ce que vous voulez dire. Si on augmente les salaires, il nous faudra automatiquement augmenter les versements faits en vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension.

M. MacMillan: Oui.

M. Thomas (Moncton): Mais vous dites que si vous n'avez pas à respecter cette loi, vous pouvez améliorer vos retraites, et je voudrais savoir comment vous allez vous y prendre?

M. MacMillan: Je pense que si nous n'avions plus à respecter la Loi sur les normes des prestations de pensions nous pourrions aligner nos prestations de pension avec celles de la Fonction publique et, en ce cas, dans la mesure où celles-ci se prêtent aux activités commerciales, et je ne connais pas si c'est important ou non, car je ne connais pas parfaitement le fonds de la Fonction publique, nous en serions exactement au point où nous aurions à respecter les règlements qui s'appliquent à l'heure actuelle au fonds de la Fonction publique.

[*Text*]

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Guay, have you a supplementary?

Mr. Guay (St. Boniface): Please, Mr. Chairman, because I did raise that particular point and I agree with Mr. Thomas, but my ultimate aim, Mr. MacMillan, as I told you the other day, was to eventually get all the railroad workers pensions and even those who have retired brought up equal with those of the civil servants, Air Canada and other civil service. In other words, all Crown corporations, to my way of thinking, should be on an equal basis. Keeping that in mind, I have requested your company to give me the necessary legislative requirements, if I may say that, so that we as members of Parliament would have that information at hand and could make suggestions to the Government of Canada to implement such measures, and thereby find a solution to this once and for all.

Some hon. Members: Hear, hear!

• 1150

Mr. Guay (St. Boniface): I think this matter has been dragging. In one instance you tell us what the requirements are, then we go to the government and they say they cannot do it unless the CNR can do it. There has been that exchange where these two never have met together dead on to solve the problem once and for all. To my way of thinking, there is no reason whatsoever that the CNR pensioners should not be treated on an equal basis to any other civil servants.

An hon. Member: Right on.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Guay (St. Boniface): That being the case, how long do we have to wait until you provide us with the appropriate information so that we can get this thing going? I know it is going to be important legislation, but the sooner we get it the better it is going to be not only for the CNR employees and those who have retired but for all of us in Canada. Notwithstanding this is an old pension you are talking about, that you have improved it and everything else, CNR is advertising that we ought to get new ideas. By gosh, if you are advertising on the one hand that you ought to get new ideas pertaining to giving service to people, to manufacturers and anyone else, I think we ought to have new ideas, too, pertaining to the employees and treat them on an equal basis to our other Crown corporations today.

Mr. MacMillan: We do not have any difficulty with the objective of giving our pensioners the same pensions or as good pensions as anybody else who is operating under the umbrella of Canada. We are going to give you the material which you requested, and we will endeavour to give it to you before the end of the year.

Mr. Guay (St. Boniface): Good.

Mr. Rose: I would like to identify myself with the remarks, as other members have, that Mr. Guay just uttered. For instance, we have this marathon nearly every year on the CN/Air Canada financing bill and I am quite sure that its passage might be facilitated if there were not these personal problems associated with our constituents that cause us to take a good deal of time each year on this matter. I certainly would look forward to that, because at

[*Interpretation*]

M. Thomas (Moncton): Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie. Monsieur Guay, avez-vous une question supplémentaire?

M. Guay (Saint-Boniface): S'il vous plaît, monsieur le président, car j'ai posé cette question et je suis d'accord avec M. Thomas, mais j'avais l'intention, monsieur MacMillan, comme je vous l'ai dit l'autre jour, de faire en sorte que les prestations de retraite des employés du chemin de fer et de ceux qui sont à la retraite soient comparables à celles des fonctionnaires, des employés d'Air Canada ou d'autres services publics. En d'autres termes, toutes les sociétés de la Couronne devraient, selon moi, se trouver sur un pied d'égalité. Ceci étant dit, j'ai demandé à votre compagnie de nous indiquer les exigences législatives, si je puis ainsi m'exprimer, afin que nous autres, députés du Parlement, disposions des renseignements nécessaires et puissions faire des suggestions au gouvernement du Canada pour qu'il applique les mesures souhaitables et trouve une solution définitive à ce problème.

Des voix: Bravo!

M. Guay (Saint-Boniface): Je pense que cette question a déjà beaucoup traîné. Tout d'abord, vous nous indiquez quelles sont les exigences; ensuite, nous nous adressons au gouvernement qui nous répond ne pas pouvoir le faire à moins que le CN ne puisse le faire. Cet échange d'arguments s'est produit chaque fois que les deux parties ne se sont pas rencontrées pour régler ce problème de façon définitive. Selon moi, il n'y a pas de raison pour que les retraités du CN ne soient pas considérés de la même façon que les autres fonctionnaires.

Une voix: Bien.

Une voix: Bravo!

M. Guay (Saint-Boniface): Puisque telles en sont les choses, combien de temps devrons-nous attendre pour que nous ayons les renseignements appropriés et que nous puissions avancer? Je sais qu'il s'agira d'une législation importante, mais le plus tôt sera le mieux, non seulement pour les employés du CN et ceux qui sont à la retraite, mais pour chacun de nous au Canada. En dépit du fait que vous parlez d'un ancien régime de retraite et des améliorations que vous y avez apportées, le CN, dans sa publicité, prétend qu'il faut trouver de nouvelles idées. Mon Dieu, si vous parlez de nouvelles idées en matière de services rendus à la population, aux fabricants, et ainsi de suite, je pense que nous devrions également trouver de nouvelles idées en ce qui concerne les employés pour qu'ils soient traités de la même façon que ceux des autres sociétés de la Couronne aujourd'hui.

M. MacMillan: Nous n'avons aucune difficulté à considérer l'objectif d'accorder à nos retraités les mêmes retraites que celles des employés des autres sociétés nationales. Nous allons vous fournir les documents que vous nous demandez et nous essaierons de le faire avant la fin de cette année.

M. Guay (Saint-Boniface): Très bien.

M. Rose: J'aimerais m'associer aux remarques que M. Guay et à celles que d'autres membres du Comité viennent de faire. Par exemple, nous menons depuis près d'un an un marathon à propos du projet de loi de financement du CN et d'Air Canada, et je suis certain que son adoption serait facilitée si nous n'établissions pas un rapport avec les problèmes personnels de nos électeurs, ce qui nous amène à consacrer beaucoup de temps chaque année à ce problème.

[*Texte*]

any pension meetings I have attended this was always the problem. Why should there be a difference between, say, Air Canada pensions and Crown corporations and civil service pensions in terms of benefits and CNR pensions? And there have been changes. For instance, in 1961 the trust fund was reduced, the indebtedness of the CNR to about a third of a million dollars. I would like to ask, parenthetically, what is the pension in terms of per cent for years of service at the moment?

Mr. MacMillan: Can you explain that?

Mr. Corner: We allow 1.5 per cent for each year of service up to 1956 and then a 2 per cent formula takes over after 1956.

Mr. Rose: But there are a great number of people who think they are getting a 2 per cent pension when the fact is they are not.

Mr. Corner: No.

Mr. Rose: Even if you average those two periods, it works out to about 1.3 per cent. You perhaps have a knowledge of other pensions in other countries as applied to railway workers. I understand railway workers in West Germany have a 3 per cent pension which allows them to retire at 75 per cent of their salary after 25 years. In other words there is a provision for early retirement. Can you confirm that?

Mr. Corner: Well, I am certainly not familiar with it.

Mr. Rose: Is there any way you can find that out?

• 1155

Mr. Corner: I think we could. There is one thing though, Mr. Rose, I would like to say. I do believe this 2 per cent formula from 1956 to date translates into an average of 1.8 per cent. So you get 1.8 per cent per year, combined with that 1.5 per cent per year, for service prior to 1956.

Mr. Rose: But your projections, I would suggest, sir—I am only suggesting, I am not asserting or making an allegation, because I do not know—is based on the number of people that you have working at the moment. If that were extended to their retirement rather than how it affects the people who are retired and are likely to retire because, as I pointed out the other day, the figures I have are that you have 23 per cent change in your work force each year, and if you include those people who are not going to be with you in your projection, sure it is going to look rosier and fatter than it actually will work out.

Mr. MacMillan: Excuse me, Mr. Rose, there is a difference in its ultimate impact between the employee who, for example, started to work for us in 1957, and who will get a 2 per cent pension for his career, but at some point in time this will be melded with the Canada Pension Plan for a few years, and the long-service employee . . .

[*Interprétation*]

J'aimerais beaucoup que cela puisse se faire, car à toutes les réunions concernant les pensions, j'ai trouvé que le problème était toujours celui-là. Pourquoi devrait-il y avoir une différence entre, disons, les retraites d'Air Canada et des sociétés de la Couronne et de la Fonction publique et celles du Canadien National? Il faut faire des changements. Par exemple, en 1961, la caisse de fiducie a été réduite, les dettes du Canadien National ont été réduites à environ un tiers d'un million de dollars. Je voudrais demander, en parenthèse, quel est le pourcentage des pensions par rapport aux années de service à l'heure actuelle?

M. MacMillan: Pouvez-vous expliquer cela?

M. Corner: Nous accordons 1.5 p. 100 pour chaque année de service jusqu'en 1956, et ensuite une formule de 2 p. 100 s'applique après 1956.

M. Rose: Mais il y a de nombreuses personnes qui pensent obtenir 2 p. 100 alors qu'en fait ce n'est pas le cas.

M. Corner: Non.

M. Rose: Même si vous faites la moyenne de ces deux périodes, le résultat est d'environ 1.3 p. 100. Peut-être avez-vous une idée des retraites versées dans les autres pays aux travailleurs des compagnies de chemins de fer, car je crois qu'en Allemagne de l'Ouest les pourcentage sont de 3 p. 100, ce qui donne 75 p. 100 du salaire après 25 années de service. En d'autres termes, il est possible de prendre une retraite anticipée, pouvez-vous le confirmer?

M. Corner: A vrai dire, je ne connais pas vraiment cette situation.

M. Rose: Vous serait-il possible de vous renseigner?

M. Corner: Oui, je crois que c'est possible. J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur Rose. Cette formule de 2 p. 100 depuis 1956 se traduit, à mon avis, en une moyenne de 1.8 p. 100. Autrement dit, vous obtenez 1.8 p. 100 par année, cela ajouté au taux annuel de 1.5 p. 100 pour les services antérieurs à 1956.

M. Rose: Mais vos prévisions, me semble-t-il, monsieur, et je ne fais aucune affirmation par manque de connaissances précises, sont fondées sur le nombre de vos employés à l'heure actuelle. Si ces prévisions étaient poussées jusqu'au moment de leur retraite plutôt que de porter sur la façon dont elles touchent les gens qui sont en retraite ou qui vont probablement la prendre car, je l'ai souligné l'autre jour, les chiffres dont je dispose disent que vous avez un taux de roulement de 23 p. 100 par année de votre main-d'œuvre; si vous ajoutez dans vos prévisions ces employés qui ne demeureront pas avec vous, vous allez sûrement obtenir des chiffres plus optimistes et plus impressionnants que ce qu'ils seront en réalité.

M. MacMillan: Je m'excuse, monsieur Rose; il y a une différence entre l'employé qui, par exemple, est entré à notre service en 1957 et qui touchera une pension de 2 p. 100 pour sa carrière; toutefois, il arrivera au moment où cette pension sera amalgamée au Régime de pension du Canada pour un certain nombre d'années, et l'employé à notre service depuis longtemps . . .

[*Text*]

Mr. Rose: Right.

Mr. MacMillan: ... who had 20 years service prior to 1956. However, this was the deal the organizations made with us.

Mr. Rose: Yes, I understand that.

I am going to be jumping all over the lot for a minute or two, as I usually do.

I was intrigued by a couple of things that were said the last time I was here when you, Mr. MacMillan, under cross-examination by Mr. Mackasey concerning the minimum wage and the hotel employees, to paraphrase you as accurately as I can, defended it on the basis that you live in exactly the same environment and are doing the same business as other people. I think we were talking about hotels.

Mr. MacMillan: Yes, we were.

Mr. Rose: This was your justification for the minimum wage. Is that so?

Mr. MacMillan: That was correct, Mr. Rose.

Mr. Rose: Therefore, really what you are applying here in a particular local environment is a regional rate, is it not?

Mr. MacMillan: Yes, it is. I have the actual comparison.

Mr. Rose: Oh, yes, I know, but I want to extend it beyond that. I want to ask you whether or not you are considering regional rates throughout the system, including people who are in the railway end of it. One of your problems, certainly in British Columbia, is the fact that you are substantially beneath the regional rate which is the British Columbia Railroad.

Mr. MacMillan: I grant you that. I said in my evidence before that I think this is one of the basic problems in the Vancouver situation.

Mr. Rose: I know the problem, too. I want to know your attitude towards its solution.

Mr. MacMillan: I think this is one of the matters which is before Judge Hall at the moment, as to whether or not regional rates are appropriate.

Years ago we did have a degree of regional rates, but they were negotiated out. As I told you and you know full well, we operate on national contracts with the various organizations, they apply from coast to coast, and the rates we pay are those prescribed in the contract.

The results of this in this day and age are very difficult for us on occasions. Whether that will be varied or not depends. If it is not varied by the award, then some way or another we have to contend with it.

Mr. Rose: I was asking, Mr. MacMillan—you rather implied it was sort of *sub judice* and I do not believe it is—for your attitude towards regional rates. You have already told the Committee what it is in terms of the hotel employees. I want to know what your attitude is, your druthers, if you like.

[*Interpretation*]

M. Rose: Oui.

M. MacMillan: ... qui comptait 20 ans d'ancienneté avant 1956. Toutefois, voilà l'accord que nous avons signé avec les organisations.

M. Rose: Oui, je comprends cela.

Je vais maintenant poser toutes sortes de questions, comme d'habitude.

J'ai été intrigué par certaines de vos déclarations lors de votre dernière comparution, monsieur MacMillan, au moment où vous étiez interrogé par M. Mackasey à propos du salaire minimum et du personnel des hôtels; en vous paraphrasant de façon aussi précise que possible, je dirais que vous avez défendu cette politique en disant que vous vivez exactement dans le même milieu et que vous faites des affaires semblables aux autres. Je crois que nous parlions alors des hôtels.

M. MacMillan: Oui.

M. Rose: C'est ainsi que vous avez justifié le salaire minimum. Est-ce exact?

M. MacMillan: C'est exact, monsieur Rose.

M. Rose: Donc, vous appliquez ici dans un environnement local particulier un taux régional, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui. J'ai les comparaisons.

M. Rose: Je le sais, mais je veux aller plus loin. Je voudrais savoir si vous tenez compte des taux régionaux dans l'ensemble du système, y compris pour les employés des chemins de fer. Un de vos problèmes, du moins en Colombie-Britannique, est que vous êtes nettement endeçà du taux régional, qui est celui de la compagnie des chemins de fer de Colombie-Britannique.

M. MacMillan: Je vous l'accorde. J'ai déjà dit que je croyais que c'était là l'un de nos problèmes fondamentaux à Vancouver.

M. Rose: Je connais également le problème. Je veux connaître votre attitude quant à sa solution.

M. MacMillan: Je crois qu'il s'agit là d'une des questions dont est présentement saisi le juge Hall, à savoir si les taux régionaux sont appropriés.

Il y a plusieurs années, nous avions certains taux régionaux, mais ils ont été abolis lors de négociations. Ainsi que je vous l'ai déjà dit, nous nous fondons sur des contrats nationaux signés avec divers organismes; ils sont valables d'un océan à l'autre et les tarifs que nous payons sont précisés dans le contrat.

Les résultats d'une telle politique sont parfois très difficiles pour nous à notre époque. On ne sais pas si cela va changer ou non. Si la décision arbitrale ne change rien, nous devrons alors y faire face d'une façon ou d'une autre.

M. Rose: Je vous demandais, monsieur MacMillan—vous avez plus ou moins laissé entendre que cette question était *sub judice* et je ne suis pas d'accord—votre attitude quant aux taux régionaux. Vous avez déjà dit au Comité quelle était votre attitude en ce qui concerne le personnel hôtelier. Je veux connaître votre attitude, vos préférences, si vous voulez.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: My druthers are to have regional rates.

Mr. Rose: You would prefer to pay regional rates.

Mr. MacMillan: Yes, I would.

Mr. Rose: Okay.

Mr. Hunt said in that cross-examination on the same day that ignorance of the rules does not cause accidents.

Mr. Hunt: I either said it incorrectly or it was picked up incorrectly.

Mr. Rose: Sir, I do not have the Committee minutes before me, but I wrote it down because I felt that it was such a shocking statement.

Mr. Hunt: Oh, can I go back and put that in context? I now know where it came from.

I was quoting from a report by consultants, I have it here in front of me, and it was under the general category of key findings by the consulting group. One of the key findings after discussing the whole question of rules with many hundreds of people in both the Prairie and the St. Lawrence regions is a follows and I quote:

> Ignorance of the rules don't cause accidents, but rather the failure to apply or to apply properly.

That is what the consultants' said.

• 1200

Mr. Rose: I do not know how they would come up with something like that. I think perhaps what is suggested there is that the employees do know the rules, and that is an assumption.

Mr. Hunt: It is an assumption that is based on a very fair sampling of employees in all trades at the ground level.

Mr. Rose: I would certainly defend the CNR employees in the Vancouver situation with knowing the rules.

Mr. Hunt: Well then, this would apply.

Mr. Rose: I know they are going to be warmed greatly by your support for their working to rules, arising out of the cross-examination by Mr. Turner.

Mr. Hunt: Sure. I support working to rule, but I do not support slowdown. They are two different things.

Mr. Peters: They always result in slowdowns.

Mr. Hunt: Again I must stand away from that and say that is not so. We feel that rules can be observed without slowdown.

If you wish a bit more on this, Mr. Rose, I can read again from the consultant's report under a heading, "Why do people violate rules?" I can give you seven points that may assist you in the kind of information we have from our consultants.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Mes préférences vont aux taux régionaux.

M. Rose: Vous préféreriez payer des taux régionaux.

M. MacMillan: Oui, je le préférerais.

M. Rose: D'accord.

M. Hunt a déclaré à cette même occasion que l'ignorance des règlements ne causait pas d'accidents.

M. Hunt: Je me suis mal exprimé ou on a mal enregistré mes paroles.

M. Rose: Monsieur, je n'ai pas le compte rendu du Comité devant moi, mais j'en ai pris note car je croyais que c'était là une déclaration ahurissante.

M. Hunt: Oh, puis-je replacer cette déclaration dans son contexte? Je me rappelle maintenant d'où elle provient.

Je citais un rapport d'experts-conseils, je l'ai ici devant les yeux. Il s'agissait de la catégorie générale des constatations clés du groupe d'experts-conseils. Après avoir discuté de toute la question des règlements avec plusieurs centaines de personnes dans les Prairies et dans la région du Saint-Laurent, le groupe a constaté ce qui suit, et je cite:

> L'ignorance des règlements ne cause pas d'accidents, mais plutôt le fait de ne pas les appliquer ou de les appliquer incorrectement.

Voilà ce qu'ont déclaré les experts-conseils.

M. Rose: Je ne sais pas comment ils ont pu en venir à une telle conclusion. Je crois qu'ils suggèrent peut-être ici que les employés connaissent les règlements, et il s'agit-là d'une présomption.

M. Hunt: Il s'agit d'une présomption fondée sur un excellent échantillonage des employés à tous les niveaux de base.

M. Rose: Je dirais certainement que les employés du CN à Vancouver connaissent les règlements.

M. Hunt: Eh bien, dans ce cas, cette constatation s'appliquerait.

M. Rose: Je sais qu'ils vont être grandement réconfortés par votre appui au principe du travail selon les règlements, suite à votre interrogation par monsieur Turner.

M. Hunt: Certainement. Je suis en faveur de l'idée de travailler en respectant les règlements, mais je n'appuie pas les ralentissements. Il s'agit-là de deux choses différentes.

M. Peters: Ils entraînent toujours un ralentissement du travail.

M. Hunt: Je dois encore une fois exprimer mon désaccord. Nous croyons que les règlements peuvent être observés sans ralentissement.

Si vous voulez plus de détails, monsieur Rose, je peux à nouveau citer le rapport des experts-conseils au chapitre: «Pourquoi les gens enfreignent-ils les règlements?». Je peux vous donner sept points qui peuvent vous indiquer le genre de renseignements que nous avons obtenus des experts-conseils.

[*Text*]

Mr. Rose: Will this come out of my time, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Rose: Mr. Hunt, I would love to see that. Why do you not table it or give it to me privately? I would be fascinated by that, but one of the techniques of witnesses appearing before parliamentary committeesis to give long answers to short questions and eat up the time. I am not accusing you of that, but I have observed it over the years here.

The Chairman: Sometimes questioners make long questions.

Mr. Rose: Many questioners make long questions too, and sometimes not very good questions.

I want to go back to this training program again with you. The last time you were here you indicated—I am not certain I can quote you—that no engineman would be forced to take part in the training program. Is that so?

Mr. Hunt: That is the current situation.

Mr. Rose: All right, but that has not been the situation.

Mr. Hunt: I think I said that the other day.

Mr. Rose: Right. I am not saying you did not. I am just reviewing that business. When this program was first instituted, there was a requirement to participate in the student engineers' program. Is that not so?

Mr. Hunt: Yes, I think it would be interpreted that way. You are correct.

Mr. Rose: Right. At that point, if people refused they could be up for disciplinary measures. Could they not?

Mr. Hunt: That would be the follow-through at that time. Correct.

Mr. Rose: And if someone was on a disciplinary program at that time, and had been—I do not know the proper term. Supposing that person had been charged and you subsequently changed the rules, would that mean that you dropped the charges?

Mr. Hunt: Not arbitrarily or *per se*. It is subject to review. Let me make one more statement. If this is a grievance . . .

Mr. Rose: Let us not get into that.

Mr. Hunt: We must, because if it is a grievance, where a man feels he has a grievance, he certainly has the mechanism to bring it before the company and have it reviewed.

Mr. Rose: Do you mean in arbitration?

Mr. Hunt: Eventually. If a grievance procedure does not satisfy the situation, it would go to arbitration. Many cases have gone to arbitration.

Mr. Rose: I have one more question. It does not require more than a yes or no answer. Is there a company policy whereby if an engineer did not give up the controls to a student after three chances to do so, after three requests from the master mechanic or whoever the superior company officer was on board the engine, he would be called in for an investigation?

[*Interpretation*]

M. Rose: Est-ce que ceci sera compté dans mon temps de parole, monsieur le président?

Le président: Oui.

M. Rose: Monsieur Hunt, j'adorerais connaître cela. Pourriez-vous déposer ces renseignements ou me les fournir en particulier? Cette question me fascine, mais les témoins ont tendance à utiliser cette technique lorsqu'ils comparaissent devant les comités du Parlement de donner de longues réponses à de brèves questions et d'utiliser du temps. Je ne vous accuse pas de le faire, mais j'ai observé cette habitude au cours des ans.

Le président: Il arrive parfois que les questions posées soient longues.

M. Rose: Beaucoup de personnes posent de longues questions également et il s'agit parfois des questions qui ne sont pas très bonnes.

Je voudrais revenir à ce programme de formation. Lors de votre dernière comparution, vous avez déclaré—je ne suis pas certain de pouvoir vous citer—qu'aucun chauffeur-mécanicien ne serait obligé de participer à ce programme de formation. Est-ce exact?

M. Hunt: Actuellement, oui.

M. Rose: D'accord, mais ce ne fût pas toujours le cas.

M. Hunt: Je crois l'avoir dit l'autre jour.

M. Rose: Oui. Je ne dis pas que vous ne l'avez pas dit. Je veux simplement revoir cette question. Lorsque ce programme a été créé, il était nécessaire de participer au programme d'étudiants-mécaniciens. N'est-ce pas exact?

M. Hunt: Oui, je crois que l'on peut dire cela. Vous avez raison.

M. Rose: Oui. A ce moment-là, si une personne refusait, elle pouvait faire l'objet des mesures disciplinaires, n'est-ce pas?

M. Hunt: C'est ce que l'on aurait fait à ce moment-là. C'est exact.

M. Rose: Et si cette personne faisait alors l'objet de mesures disciplinaires et avait été—je ne connais pas le terme exact. Supposons qu'un employé avait été accusé et que vous aviez subséquemment modifié les règlements, s'ensuit-il que vous avez abandonné vos accusations?

M. Hunt: Pas de façon arbitraire. Cette question peut faire l'objet d'une révision. Permettez-moi de dire une chose. S'il s'agit d'un grief . . .

M. Rose: N'abordons pas cette question.

M. Hunt: Nous devons le faire, car s'il s'agit d'un grief, lorsqu'un employé estime qu'il a un grief, il dispose certainement du mécanisme qui lui permet de présenter son temps à la compagnie et d'obtenir une révision.

M. Rose: Voulez-vous dire en arbitrage?

M. Hunt: Éventuellement. Si la procédure de grief ne règle pas la situation à sa satisfaction, il peut aller en arbitrage. Beaucoup de cas se sont rendus à l'arbitrage.

M. Rose: J'ai une dernière question. Elle n'appelle rien de plus qu'un oui ou un non. La compagnie a-t-elle pour politique, si un mécanicien refuse de céder les commandes à un étudiant après trois reprises, après trois demandes du chef-mécanicien ou du principal agent responsable de la compagnie à bord de la locomotive, de convoquer l'employé et de faire enquête?

[*Texte*]

Mr. Hunt: To my knowledge there is no company policy.

Mr. Rose: Has there ever been a case of that?

Mr. Hunt: I am quite sure there has been a case.

• 1205

Mr. Rose: Yes. Do you feel that because someone was charged under a situation like that, in all magnanimity you want this sort of abrasive and irritation to persist after you have changed the policy?

Mr. Hunt: I have said before, in the last hearing or the last meeting we had, that we ran against this situation, and I said very clearly that we had backed away from it. We recognized full well that this was not the way to effect training. There may have been mistakes made initially. I did admit to that. But I did also say that we backed away from that type of confrontation. It is not necessary, and we are not now doing it.

Mr. Rose: Then why do you not back away from the charge that resulted from that bad policy you backed away from?

Mr. Hunt: It is very easy for the man, through his grievance committee, to bring it before management, if there is such a case.

Mr. Rose: It was refused in November by management.

Mr. Hunt: Is the grievance to be pursued through arbitration?

Mr. Rose: Yes, but if you are speaking of the arbitrator, Mr. Weatherall, in Montreal, if that is their only recourse it is not a grievance procedure that enjoys much confidence among the men.

Mr. Hunt: I have to keep putting you back on that procedure because I do not know the case you are talking about and therefore I cannot judge on it right now. I cannot say . . .

Mr. Rose: I will show you the correspondence.

Mr. Hunt: If you wish to correspond . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Rose. Before the Committee adjourns, there are two things that I would like to bring to the Committee's attention. First, Mr. Harry Kuntz, a member of the Committee, recently passed away. The Committee sent flowers to his funeral and I received the following letter from his wife which I think should be read into the record:

Dear Members:

The beautiful flower arrangement sent to us in Harry's memory has been a comfort to us. Thank you for your kindness and thoughtfulness. Harry's keen interest in this Committee and others he was on has made us more aware of the problems that exist across our land. Our sons and I are thankful for the few years he was with us, but prayerfully time and all the happy and wonderful memories will fill the emptiness that is now ours.

[*Interprétation*]

M. Hunt: A ce que je sache, il n'y a pas de politique précise de la compagnie.

M. Rose: Un tel cas s'est-il déjà produit?

M. Hunt: Je suis certain qu'un tel cas s'est déjà présenté.

M. Rose: Oui. Croyez-vous que, étant donné qu'une personne a été accusée d'un tel geste, qu'en toute magnanimité vous voulez conserver ce genre de situation irritante après avoir modifié la politique?

M. Hunt: Je l'ai déjà dit, lors de notre dernière réunion, que nous avions fait face à cette situation; j'ai dit très nettement que vous avions évité une confrontation. Nous admettons pleinement que cela n'est pas une bonne façon de former les gens. Des erreurs ont peut-être été faites au départ. Je dois l'admettre. Toutefois, j'ai également dit que nous avions évité d'en venir à un tel genre de confrontation. Ce n'est pas nécessaire et nous n'allons pas le faire maintenant.

M. Rose: Pourquoi n'avez-vous pas évité la mauvaise politique qui a abouti à cette accusation?

M. Hunt: Il est très facile à l'homme en question de soumettre son cas à la direction, par l'entremise de son Comité de griefs s'il existe un tel cas.

M. Rose: La direction l'a refusé en novembre.

M. Hunt: Est-ce que le grief sera porté jusqu'en arbitrage?

M. Rose: Oui. Mais si vous parlez de M. Weatherall, l'arbitre de Montréal, s'il s'agit là de leur seul recours, ce n'est pas une procédure de griefs qui inspire beaucoup de confiance aux hommes.

M. Hunt: Je dois continuer de vous parler de cette procédure comme solution, car nous ne connaissons pas l'affaire dont vous parlez, je ne peux pas formuler d'autre jugement pour l'instant. Je ne puis dire . . .

M. Rose: Je vais vous montrer les lettres pertinentes à l'affaire.

M. Hunt: Si vous voulez correspondre. . .

Le président: Merci, monsieur Rose. Avant de lever la séance, j'aimerais signaler une ou deux choses aux membres du Comité. Tout d'abord, M. Harry Kuntz, membre du Comité est décédé récemment. Le Comité avait envoyé des fleurs à ses funérailles et j'ai reçu de sa femme une lettre que je vais lire pour qu'elle soit inscrite au compte rendu:

Messieurs,

Les fleurs que vous avez envoyées en mémoire de Harry nous a été d'un grand réconfort. Merci de votre bonté et de votre délicatesse. L'intérêt profond que portait Harry aux divers comités dont il faisait partie, nous a fait prendre davantage conscience des problèmes de notre pays. Nos fils et moi-même sommes reconnaissants des quelques années qu'il a passées parmi nous, mais il faut être confiant que le temps et tous les merveilleux souvenirs vont combler le vide qui est maintenant le nôtre.

[*Text*]

Sincerely yours,

Mrs. Doreen Kuntz.

This is a very nice letter and we all miss Harry in the Committee. I recognize that he left five sons, and I am certain that they will attempt to fulfil what he was not able to do.

Having said that, I would like to draw to the attention of the faithful members of the Transportation Committee, which in the year 1973 I have had the privilege of chairing, that we have no trouble in getting quorums in this Committee and most of the regulars have stuck with us until the wee hours of the morning if necessary. However, I think there is a bit of an onus on this Committee to attempt to deal with the legislation that is before us, and if members want to hold up this legislation because they do not believe that the financing bill should pass, I recommend to those faithful members of the Committee that this be done in the House of Commons and not necessarily in the Committee. This Committee must prove to the House that we are a working committee that is prepared to examine legislation or the terms of reference given to us and to do it dutifully and report back to the House.

Because of the time of the year I would suggest—the list of names on my list is short—that we deal with the witnesses this afternoon and finish with the CNR today and attempt to finish with Air Canada on Thursday. Also, that we attempt to report this bill back to the House before the House adjourns for the Christmas recess or adjourns this session.

Having said that, and I know I am leaning a bit heavily on the dutiful members of this Committee when I say that, but I want them to take it into consideration. If members want—and I will make a ruling on Mr. Maznakowski's motion—the Canadian Wheat Board to appear before committees of the House of Commons, it has been my experience in days gone by, at least, that one of the most regular things that happens is that the Canadian Wheat Board reports to the agricultural Committee every year after their annual report is out, just as CN and Air Canada have done as a matter of well-established precedence. After their annual report has been duly audited they have regularly appeared before committees of the House of Commons. Having said that, I want everybody to weigh closely their participation in this Committee this week in the hope that we can finish with the CNR financing bill this week. That is my personal desire. Mr. Mazankowski on a point of order, I assume.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. I appreciate your remarks and certainly on this side of the House we will try to pay particular attention to your humble appeal.

An hon. Member: He has a perfect right to be humble!

M. Mazankowski: We will do our utmost to facilitate the passage of this legislation in the Committee.

• 1210

However, my point in seeking the floor at this particular time is not for the purpose of responding to your eloquent speech but is, insofar as your deliberations are concerned during the adjournment, in which you will consider the

[*Interpretation*]

Cordialement vôtre,

M^me^ Doreen Kuntz.

Voilà une très belle lettre il va sans dire que Harry va manquer à tous les membres du Comité. Il a laissé 5 fils et je suis sûr qu'ils vont tenter d'achever la tâche qu'il s'était fixée.

Maintenant, j'aimerais rappeler aux fidèles membres du comité des transports qu'en 1973 j'ai eu le privilège de présider, que nous n'avons jamais eu de difficultés à réunir des quorums et que la plupart des membres réguliers du comité ont accepté de siéger avec nous même jusqu'aux petites heures du matin, si nécessaire. Cependant, je crois que le Comité est tenu de tenter de terminer l'étude du projet de loi qui nous occupe et si les membres du comité veulent empêcher l'adoption de ce projet de loi car ils ne croient pas qu'il faille adopter une telle autorisation de financement, je recommanderais à ces fidèles membres du comité de le faire à la Chambre des communes et non pas au comité. Nous devons prouver à la Chambre que notre comité accomplit sa tâche et est disposé à étudier les projets de loi qui lui sont présentés de même qu'à remplir son mandat comme il se doit pour ensuite présenter les rapports nécessaires à la Chambre.

Étant donné l'époque de l'année, je suggérerais que nous en terminions cet après-midi avec les témoins du CN et que nous tentions d'en terminer avec ceux d'Air Canada jeudi; d'ailleurs ma liste de noms est assez courte. En outre, je suggérerais que nous tentions de rapporter le projet de loi à la Chambre avant que celle-ci n'ajourne pour Noël ou avant la fin de la session.

Je sais qu'en disant cela je semble exiger beaucoup des membres du Comité, mais je voudrais que vous y réfléchissiez. Je prendrai plus tard ma décision sur la motion de M. Mazankowski. Si des membres du Comité veulent faire comparaître la Commission canadienne du blé à des Comités de la Chambre des communes, je leur rappellerais que dans le passé, du moins d'après mon expérience, la Commission canadienne du blé se présentait régulièrement au comité de l'agriculture chaque année après la déposition de leur rapport annuel, tout comme le CN et Air Canada le faisaient. Après la vérification en bonne et du forme de leur rapport annuel, des représentants comparaissaient régulièrement devant des comités de la Chambre des communes. Je voudrais donc que chacun réfléchisse bien à cette question de leur participation au comité cette semaine en n'oubliant pas qu'il serait préférable de terminer cette semaine, l'étude du projet de loi du financement du CN. Voilà du moins ce que je voudrais. M. Mazankowski a la parole et je suppose que c'est pour invoquer le Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. je prends bonne note de vos observations et je puis vous assurer que de notre côté de la Chambre du moins, nous allons apporter une attention particulière à votre humble supplique.

Une voix: C'est tout à fait son droit de se montrer humble.

M. Mazankowski: Nous allons faire notre possible pour faciliter l'adoption du projet de loi au Comité.

Cependant, si je prends maintenant la parole, ce n'est pas pour répondre à votre long discours, mais puisqu'après la réunion vous allez réfléchir à la motion que j'ai présentée au comité plus tôt ce matin, afin de déterminer si elle

[*Texte*]

admissibility or inadmissibility of the motion that I presented to the Committee earlier this morning, because I want to draw to your attention, specifically, Standing Order 66 which points out—and I would like to read it:

> 66. (1) No witness shall be summoned to attend before any committee of the House unless a certificate shall first have been filed with the chairman of such committee, by some member thereof, stating that the evidence to be obtained from such witness is, in his opinion, material and important.

I think that is a very relevant and pertinent section, that would support the admissibility of my particular motion. I consider that the content of the motion which I put forth this morning contains matters which are material and, indeed, important. I have placed on the record evidence that the evidence emanating from the CNR and the Canadian Wheat Board have a wide divergence. The Canadian Wheat Board contends the railways require more equipment and the CNR management indicates that, having regard to over-all utilization factors, capital, supply, and so on, this cannot necessarily be achieved.

I have just received a copy of the *Western Producer* dated December 6 with the headline: "Boxcar lack seen as a serious threat". It points out that the Alberta Wheat Pool president Gordon L. Harrold takes a serious view of the current inability of the Canadian railways to fulfil their historic assignment to transport grain, I submit to you, Mr. Chairman, once again that the content of my motion is not only material and important to this Committee, and, indeed, a factor contained in this bill, I might add, but is, moreover, a matter of grave national importance.

The movement of grain and the ability of the railways to move grain are, I believe, based on two fundamentals: one, the availablity of sufficient equipment, rolling stock, and so on; the other, the matter of the deployment of that equipment in such a way that the railways can meet their obligations. So it really boils down to a matter of money and management, and I suggest to you that the contents of this bill deal with both, particularly Clause 3.

I think that the terms of reference of this bill are sufficiently broad enough in scope and in nature to entitle this Committee to call witnesses to elecit evidence which will provide the members of this Committee with pertinent information, thereby assisting them in their evaluating and assessing of whether the funds that are to be advanced by Parliament are consistent with meeting the over-all objectives of the company, particularly as they relate to the supply of adequate equipment.

I want to reiterate, Mr. Chairman, that we are dealing here with a Crown Corporation, and its ability to discharge its obligation to the people of Canada. I want to refer again to the citation that I quote from May's 18th Edition this morning, specifically pointing out that, in dealing with Crown corporations or, as the citation suggests, "nationalized industries", the terms of reference are necessarily much broader in scope.

[*Interprétation*]

est recevable ou irrecevable, je voudrais vous rappeler l'article 66 du Règlement qui stipule, et je cite:

> 66.(1) Nul comité ne peut requérir la comparution d'un témoin, à moins qu'un de ses membres n'ait préalablement déposé entre les mains du président un certificat énonçant que le témoignage à recueillir de la sorte est, d'après lui essentiellement important.

D'après moi, l'article est pertinent et justifierait la recevabilité de ma motion. D'après moi, la teneur de la motion que j'ai proposée ce matin est essentielle et du même coup importante. J'ai déposé des preuves démontrant que les témoignages prononcés par les représentants du CN et ceux de la Commission canadienne du blé diffèrent considérablement. Les représentants de la Commission canadienne du blé affirment que les chemins de fer ont besoin d'une plus grande quantité de matériel tandis que la direction du CN est d'avis que ce n'est pas nécessaire, si l'on tient compte des facteurs globaux d'utilisation, des capitaux impliqués, de l'approvisionnement et ainsi de suite.

Je viens de recevoir un exemplaire du *Western Producer* daté du 6 décembre arborant le titre «Le manque de wagons couverts considéré comme un danger grave». On y rapporte que le président du fonds commun du blé de l'Alberta, Gordon L. Harrold, voit d'un œil grave l'incapacité actuelle des chemins de fer canadiens de remplir leur mission historique qui était de transporter les céréales, monsieur le président. Je vous répète que la teneur de ma motion est non seulement essentiellement importante pour le Comité, mais qu'en fait un facteur mentionné dans le projet de loi, et je pourrais ajouter en outre qu'il s'agit d'une question d'une importance nationale grave.

Le transport des céréales et la capacité des chemins de fer d'assurer ce transport sont à mon avis fondés sur deux principes fondamentaux: premièrement, il s'agit d'avoir le matériel ordinaire de même que le matériel roulant et ainsi de suite en quantité suffisante, et deuxièmement il s'agit de déployer ce même matériel de manière que les chemins de fer puissent remplir leurs obligations. En fin de compte le tout n'est qu'une question d'argent et de gestion, et d'après moi, le projet de loi traite des deux aspects, surtout à l'article 3.

Je crois que la portée et la nature même du mandat qui a présidé à l'élaboration du projet de loi sont suffisamment générales pour permettre au Comité de convoquer des témoins capables de présenter aux membres du Comité des témoignages contenant des renseignements pertinents, les aidant ainsi à déterminer si les fonds demandés sous forme d'avances consenties par le Parlement peuvent aider la compagnie à atteindre ses objectifs globaux, surtout lorsqu'il s'agit de la fourniture de matériel approprié.

Je voudrais rappeler, monsieur le président, qu'il s'agit ici d'une société d'État et que nous devons voir si elle peut remplir ses obligations vis-à-vis la population canadienne. Je voudrais rappeler également le paragraphe de la 18ième édition de May que j'ai cité ce matin, où l'on disait qu'en ce qui a trait aux sociétés d'État, ou aux :industries nationalisées», le mandat est nécessairement d'une portée beaucoup plus large.

[*Text*]

In so far as the expressions of your reservations regarding the inadmissibility of the bill are concerned, on the basis that, in your opinion, and from your casual or cursory examination of the motion, this Committee lacks sufficient terms of reference to deal wit it, I would put forth for your consideration that I would be prepared to alter that motion, if it meets with the approval of the Committee, by inserting at line 9, which is the third line from the bottom of the motion that I presented to your earlier, after the word "appraisals" the following words:

• 1215

with particular reference to the Canadian National Railways availability of equipment and the deployment thereof pursuant to Clause 3(1) (a) of the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973.

The Chairman: Does the committee agree to allow Mr. Mazankowski to insert this change in the motion he moved this morning?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Mr. Comtois.

Mr. Comtois: If you find the motion agreeable I hope you will have a French version for this afternoon.

The Chairman: I will have a French version whether or not I find the motion agreeable; I will take that as an obligation to the Committee.

I would like to comment just briefly on the long dissertation by Mr. Mazankowski. We have before us a term of reference—I am not ruling, I am not ruling—we have before us a term of reference. He cited May's 18th dealing with Crown corporations. We do not have the Canadian National Railways before us as a Crown corporation; we have a bill before us. I have been a member of the Standing Committee on Transport for 15 years and this is the first time the Canadian National Railways has ever come before the Transport Committee on the Canadian National Railways financing bill. They have come before us purely because of a desire to serve and help and assist the passage of the bill not to hinder the passage of the bill.

Mr. Mazankowski cited Section 66 at length and he suggested that the certificate shall have been filed and he has filed in essence a certificate in his motion and he went on to say that in his opinion the material is important. That is what Section 66 says and yes, I agree with him that the material he has filed, the evidence he has produced is very important to Western Canada. I have no disagreement with him, in my own personal opinion in that regard, but the sad position I find myself in is that it has to be in the Committee's opinion and it has to comply with the terms of reference filed before this Committee. I will dutifully examine the motion during the lunch hour. I will have it translated into French and I will make a ruling this afternoon. But I lay that caution before the Committee.

[*Interpretation*]

Étant donné les réserves que vous avez exprimées au sujet de l'irrecevabilité de ma motion, parce qu'à votre avis, après un premier coup d'œil sur la motion, le mandat du Comité n'était pas suffisant pour que nous traitions de la question, j'aimerais vous signaler que si les membres du Comité sont d'accord, je serais disposé à modifier la motion à la 9ième ligne, soit la deuxième avant dernière ligne de la motion que je vous ai présentée plus tôt, en y insérant après le mot «évaluations», les mots suivants:

En ce qui a trait à la possibilité pour les Chemins de fer Nationaux du Canada de disposer de matériel et de l'utiliser aux termes de l'article 3(1)(a) de la Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie).

Le président: Plaît-il aux membres du comité que M. Mazankowski insère cette modification dans la motion qu'il a proposée ce matin?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Monsieur Comtois.

M. Comtois: Si vous déclarez la motion recevable, j'espère que vous en aurez une version française cet après-midi.

Le président: Que la motion soit recevable ou non, j'en aurai une version française, car il s'agit là d'une obligation du comité, à mon avis.

J'aimerais faire une brève observation sur la longue dissertation de M. Mazankowski. Il ne s'agit pas de prendre une décision tout de suite quant à la recevabilité de la motion, mais nous avons un mandat. Il a cité la dix-huitième édition de May en ce qui a trait aux sociétés d'État. Or, ce n'est pas le cas d'une société de la Couronne que nous étudions, à savoir les Chemins de fer Nationaux du Canada, mais plutôt un projet de loi dont nous sommes saisis. Je suis membre du comité permanent des Transports depuis 15 ans et c'est la première fois que les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada ont comparu devant le comité au sujet d'un projet de Loi de financement de cette société. Ils sont venus uniquement dans l'espoir de nous aider à faire adopter le projet de Loi, et non pas pour nuire à son adoption.

M. Mazankowski a cité assez longuement l'article 66 disant qu'un certificat doit être déposé, et en réalité, c'est ce qu'il a fait dans sa motion, poursuivant en disant qu'à son avis les faits sont importants. Voilà ce que dit l'article 66 et je suis d'accord avec lui pour dire que le fait qu'il nous a présenté, c'est-à-dire les preuves qu'il nous a fournies sont très importantes pour l'Ouest canadien. Personnellement, je n'ai aucune objection à ce qu'il a dit, mais je me trouve dans une situation assez désagréable en ce sens que les membres du comité doivent être d'accord et que la motion doit être conforme au mandat du comité. Je vais étudier soigneusement la motion pendant l'heure du déjeuner, je vais la faire traduire en français et je prendrai une décision cet après-midi. Je voulais simplement prévenir les membres du comité de la situation.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn, on a point of order.

Mr. Rose: I asked for a point of order before you started.

The Chairman: I am sorry. He asked for a point of order before you did.

Mr. Rose: Well, I was attempting a point of order.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, Mr. Rose you can go ahead.

The Chairman: Mr. Rose on a point of order. Go ahead.

Mr. Rose: Well, I will not walk out if I do not . . .

The Chairman: I know you will not. I know you will not.

Mr. Rose: I was attempting to assist the Chair. It seems to me whether or not you entertain favourably the motion to invite the Canadian Wheat Board on this matter really does not have a great deal of bearing upon whether or not we can excuse the witnesses from appearing further; it has to do with the ultimate passage of the financing bill . . .

The Chairman: That is right.

Mr. Rose: . . . unless the Canadian Wheat Board says something that might prompt the member to wish the Canadian National Railways to come back, it seems to me that the two things could be . . .

An hon. Member: Conflicting evidence.

Mr. Rose: Yes, right, that is precisely what I said. It seems to me the witnesses might be excused on the grounds that although the Canadian Wheat Board is coming here the Canadian National Railways witnesses perhaps might have been able to complete their testimony to the satisfaction of the Committee. Really it is a matter of hypothesis or conjecture that the Canadian Wheat Board might say something that would prompt Mr. Mazankowski to invite these gentlemen back again, but there is nothing definite in that at all.

The Chairman: No, nothing definite.

• 1220

Mr. Rose: I think we should give the witnesses some hope that they might be able to enjoy their Christmas holidays in Montreal as they usually do.

The Chairman: I think this Christmas will be like all others; they will enjoy it. Mr. Blenkarn on a point of order.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, on the same point of order, we have a bill that requires us to advance funds by way of purchasing shares in the Canadian National Railways. There has been some serious criticism of the performance of the investment, and there has been some serious criticism of the service supplied. The Canadian National Railway has not been before this Committee for some considerable period of time and we have not had an audited statement. Surely this request by Mr. Mazankowski is in order. If we are going to be able to understand the financial requirement of the railway we must have some evidence as to what the railway is serving; whether the railway in fact is doing what it is supposed to be doing; whether in fact it needs the money required under this bill or whether it does not need that money.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn invoque le Règlement.

M. Rose: J'ai demandé à invoquer le Règlement avant que vous commenciez vos observations.

Le président: Je suis désolé; il a demandé à invoquer le Règlement avant vous.

M. Rose: J'essayais d'invoquer le Règlement.

M. Blenkarn: Monsieur le président, M. Rose peut parler avant moi.

Le président: M. Rose invoque le Règlement. Je vous en prie.

M. Rose: Je ne veux pas me retirer si je n'ai pas . . .

Le président: Je sais que vous ne le ferez pas; je sais.

M. Rose: J'essayais d'apporter mon aide à la présidence. Que vous acceptiez ou non la motion demandant que nous invitions la Commission canadienne du blé à discuter de la question ne me semble vraiment pas avoir beaucoup d'importance lorsqu'il s'agit de décider si nous pouvons dispenser les témoins de revenir encore ici; cette question a plutôt trait à l'adoption ultime du projet de Loi de financement . . .

Le président: C'est exact.

M. Rose: A moins que les représentants de la Commission canadienne du blé ne disent quelque chose qui nous incite à demander le retour des représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada, il me semble que les deux choses pourraient . . .

Une voix: Constituer des preuves discordantes.

M. Rose: Oui, en effet, c'est précisément ce que j'ai dit. Il me semble que nous pourrions très bien dispenser les témoins de revenir, étant donné que même si les représentants de la Commission canadienne du blé viennent témoigner, ceux des Chemins de fer Nationaux du Canada ont probablement terminé leur témoignage à la satisfaction du comité. Supposer que certains témoignages des représentants de la Commission canadienne du blé pourraient inciter M. Mazankowski à inviter à nouveau ces messieurs n'est qu'une simple conjecture; il n'y a là absolument rien de défini.

Le président: Non, rien de défini.

M. Rose: Nous devrions, je crois, laisser les témoins espérer qu'ils pourrons passer joyeusement les Fêtes à Montréal, comme c'est leur habitude.

Le président: Je crois que Noël sera comme tous les autres cette année, c'est-à-dire que ce sera un Noël joyeux. M. Blankarn invoque le Règlement.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je voudrais parler du même point de Règlement; le projet de loi que nous étudions demande que nous consentions des avances de fonds par l'acquisition d'actions des Chemins de fer Nationaux du Canada. On a gravement critiqué le rendement de l'investissement et aussi le service fourni. Il y a bien longtemps que la direction des chemins de fer Nationaux du Canada a dû comparaître devant le Comité et nous n'avons pas reçu d'état financier vérifié. La demande formulée par M. Mazankowski représente sûrement un décret. Si nous voulons arriver à comprendre les besoins financiers des chemins de fer, il nous faut certainement apprendre quelle est l'utilité des chemins de fer, c'est-à-dire si les chemins de fer accomplissent les fonctions qui leur sont assignées, s'ils ont besoin de l'argent demandé dans le projet de loi ou non.

[*Text*]

Certainly the evidence is pretty clear that there is some serious concern in western Canada about boxcars. As Mr. Thomas suggested, perhaps we should not be in the business of building towers; we should be in the business of buying boxcars. I think that is a pretty important consideration. Surely, on that basis alone and having evidence that there is not sufficient rolling stock, we must have the major user of rolling stock in western Canada before us and that is the Canadian Wheat Board.

The Chairman: Thank you Mr. Blenkarn for your advice. I want the Committee to rest assured that I will give them ample opportunity to advise the Chair of their wisdom before I make my ruling at 3:30 p.m. The Committee stand adjourned until 3:30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1537

The Chairman: Gentlemen, I think I see a quorum.

I promised the Committee I would bring down a ruling on Mr. Mazankowski's motion. When the Chairman is in doubt there are generally two sides to the motion; in fact, if there were not two sides there would not be the question. Mr. Mazankowski, I would like you to pay attention to what I am going to say: my observation of the Speaker and the committee chairmen over the years has always been that the ruling must pay some attention to the mood of the House or the mood of the committee. If such and such a ruling will only cause greater consternation, and will prolong the debate to a greater extent, the Chair has to take that into consideration. From the evidence submitted, and the motion dealing with the expenditures of money—Mr. MacMillan said this morning that the reason they are here was not necessarily for the money, but for acceptance of the manner in which they want to spend the money—I am inclined to find the motion in order.

• 1540

In doing that, the Committee could always vote the motion out; but also in doing that, I would like to caution Mr. Mazankowski that if the Committee did support his motion, while the motion says that if the chief commissioner of the Canadian Wheat Board is in Russia or China selling wheat, I think it should be clearly understood that the deputy chief or some other person from the board could come and clear up the matter of boxcars.

Also, if the Committee did vote in favour of Mr. Mazankowski's motion, I should state that it would be my desire to have them here Friday morning so that the bill could be dealt with and returned to the House Friday afternoon. Then, in having the Canadian Wheat Board before the Committee, I would like to caution Mr. Mazankowski that the only subject matter that I would allow in questioning them would be the boxcar question, not who they are selling wheat to or at what price they are selling wheat or with regard to the CPR's wrecking of certain boxcars or anything else. It would be strictly on the Canadian National's repairing or purchasing of ample or new boxcars. That would be the subject line which I would strictly hold the Committee to.

[*Interpretation*]

Les témoignages démontrent sans aucun doute possible et très clairement que l'Ouest canadien se préoccupe beaucoup de la question des wagons couverts. Comme l'a suggéré M. Thomas, nous devrions peut-être nous occuper d'acheter des wagons couverts plutôt que de construire des tours. C'est une question très importante à examiner, à mon avis. Cette raison, de même que les témoignages démontrant l'insuffisance du matériel roulant, devraient sûrement nous obliger à convoquer le principal utilisateur du matériel roulant dans l'Ouest du Canada, c'est-à-dire la Commission canadienne du blé.

Le président: Merci de vos conseils, monsieur Blenkarn. Je veux assurer les membres du Comité qu'ils auront tous amplement l'occasion d'offrir leurs conseils à la présidence avant que je rende ma décision à 15 h 30 cet après-midi. La séance est levée jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous sommes en nombre suffisant.

J'ai promis au Comité de prendre une décision sur la motion de M. Mazankowski. Quand le président a des doutes, c'est qu'il existe d'habitude deux aspects de la motion; en fait, s'il n'y avait pas deux côtés de la médaille, la question ne serait même pas soulevée. Monsieur Mazankowski, j'aimerais bien que vous portiez attention à ce que je vais dire: j'ai constaté que l'Orateur et les présidents de comités au fil des ans ont toujours tenu compte de l'atmosphère de la Chambre ou du comité avant de prendre une décision. Si une décision doit occasionner une plus grande consternation et prolonger indûment le débat, le président doit en tenir compte. D'après le témoignage émis et la motion traitant des dépenses, M. MacMillan a affirmé ce matin que la raison pour laquelle le CN est ici n'était pas nécessairement une raison monétaire mais plutôt pour faire accepter la façon dont le CN entend dépenser l'argent mis à sa disposition, et c'est pourquoi je suis porté à déclarer la motion recevable.

Ce faisant, le Comité pourrait toujours refuser la motion; mais à ce propos, j'aimerais avertir M. Mazankowski que, si le comité appuie sa motion portant que le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé se trouve en Russie ou en Chine à vendre du blé, je pense qu'il faut établir clairement que le commissaire adjoint ou tout autre représentant de la Commission pour venir ici pour régler la question des wagons couverts.

Également, si le comité décidait de voter en faveur de la motion de M. Mazankowski, je signale que je tiens à les inviter vendredi matin pour qu'on puisse passer à l'étude du bill, lequel sera envoyé à la Chambre vendredi après-midi. Ensuite, quand la Commission canadienne du blé viendra au Comité, j'aimerais avertir M. Mazankowski que je permettrai aux membres d'interroger la Commission sur la seule question des wagons couverts. Je ne permettrai pas qu'on pose des questions concernant à qui le blé a été vendu ou à quel prix ou encore au sujet du démantèlement de certains wagons couverts du CP ou toute autre question. Ces discussions s'en tiendront strictement à la réparation et à l'achat par le CN de wagons couverts spacieux ou encore entièrement nouveaux. Voilà donc la ligne de questions à laquelle devra s'astreindre rigoureusement le Comité sous ma direction.

[*Texte*]

Mr. McRae: Would you repeat that last sentence, please.

The Chairman: I said that I would hold the Committee to the narrow subject matter of the CNR's boxcar supply, their purchasing of new ones and repairing of old ones, and that you could not go into the question of to whom they are selling wheat or at what price they are selling wheat; or, for that matter, whether or not the terminal at Thunder Bay is operating efficiently.

I think I have to caution the Committee of the narrow limits that I would allow if the Committee voted in favour of this motion.

Mr. McRae: On a point of order. We cannot discuss or question the CPR and their movement of . . .

The Chairman: No, because the terms of reference to this Committee are with regard to the CN financing bill. If the CN financing bill had nothing to do with the purchasing of equipment, had nothing to do with the repairing of equipment, I would not even let the Wheat Board come. The question of boxcars, as I imagine Mr. MacMillan is aware, has come up repeatedly in the House of Commons of late, and the evidence conflicts with that which Mr. Mazankowski gave to the Committee, quoting—and I have seen similar newspaper articles—that the Wheat Board says they are not getting enough boxcars. Mr. MacMillan, I think, has demonstrated that they are, in fact, surpassing their record of a year ago in meeting the Wheat Board's quota allotment—I think that was the expression he used.

So these are the narrow bounds within which I find the motion in order.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, may I perhaps help the Chair a little?

The Chairman: Yes, you may.

Mr. Mackasey: I appreciate that what you are doing is keeping it very narrow, but I also detect from that a sort of reservation in your mind that the motion is not really in order. What you are trying to do, in your wisdom, is narrow the motion in such a way that it is in order.

What we are doing here, in the matter of procedure, is to use one committee to bring forward witnesses who normally should be questioned extensively under another committee, and the best of worst that can come out of your suggestion, which is an excellent one—at least, in the light of the fact that I think the motion, with due deference to you, is out of order—is to get a representative of the Wheat Board to contradict the evidence of Mr. MacMillan or his officials on the availability of boxcars.

I think you have the same reservation or you would not have been quite so tortuous, perhaps, in trying to bring this motion in order. The motion, as it is written now, is certainly out of order, and where it errs perhaps, is that it is creating a precedent, in that this Committee, through another committee, Mr. Chairman, could bring, through a motion, anybody we wanted; not only the Wheat Board. We could cover the whole spectrum of Canadian society on the pretext that it is in some way related to the railway. This has never been the procedure.

[*Interprétation*]

M. McRae: Pourriez-vous répéter cette dernière phrase, je vous prie.

Le président: J'ai dit que j'obligerai le Comité à se restreindre à la question de la fourniture des wagons et à la réparation des anciens et que vous n'auriez pas le droit de vous lancer dans la question relative aux acheteurs du blé et à quel prix ils ont conclu ces ententes; ou encore d'interroger la Commission pour savoir si le terminus de Thunder Bay fonctionne efficacement.

Je dois avertir le Comité des limites très sévères qui lui seront imposées s'il vote en faveur de cette motion.

M. McRae: J'invoque le Règlement. Nous ne pouvons donc pas discuter ou interroger le mouvement du CP . . .

Le président: Non, étant donné le mandat de ce Comité eu égard au bill de financement du CN. Si ce dernier n'a rien avoir avec l'achat ou la réparation de l'équipement, je ne permettrai même pas à la Commission canadienne du blé de se présenter ici. La question des wagons couverts, et je pense que M. MacMillan en est au courant, a été souvent soulevée à la Chambre des communes et les témoignages présentés contredisent celui de M. Mazankowski en comité citant—et j'ai vu bien d'autres articles similaires dans les journaux . . . que la Commission canadienne du blé affirme ne pas avoir suffisamment de wagons couverts. M. MacMillan, a, à mon sens, démontré qu'il avait effectivement surpassé le montant de l'an dernier en répondant aux exigences des contingentements de la Commission canadienne du blé . . . je pense que c'était là l'expression utilisée.

Voilà donc les limites étroites à l'intérieur desquelles j'estime que la motion est conforme au Règlement.

M. Mackasey: Monsieur le président, puis-je aider quelque peu la présidence . . .

Le président: Allez-y.

M. Mackasey: Je conçois que vous voulez garder cette motion dans les limites étroites, mais je perçois également de votre attitude une sorte de réserve dans votre esprit selon laquelle la motion ne serait pas vraiment conforme au Règlement. Ce que vous essayez de faire dans votre ultime sagesse est de restreindre la motion de telle façon qu'elle soit conforme au Règlement.

Ce que nous faisons ici, au point de vue de la procédure, est de nous servir d'un comité pour inviter des témoins qui d'ordinaire devraient être interrogés en profondeur dans un autre comité et le meilleur ou le pire qui ressort de votre suggestion qui en est une excellente . . . du moins étant donné que, en toute déférence, je conçois que la motion est irrecevable . . . est d'inviter un représentant de la Commission canadienne du blé qui contredise le témoignage de M. MacMillan ou l'un de ses quatre supérieurs sur la disponibilité des wagons couverts.

A mon sens, vous avez certaines réserves sans quoi vous n'auriez pas employé de moyens aussi contournés pour essayer de rendre cette motion recevable. Sous sa forme actuelle la motion est certainement irrecevable et peut-être que sa plus grande erreur est de créer un précédent en vertu duquel ce comité par le biais d'un autre comité, monsieur le président, pourrait inviter non seulement la Commission canadienne du blé mais tout autre association qu'il juge à propos d'inviter. Nous pourrions couvrir toute la société canadienne sous un prétexte qui de quelque façon se rattache aux chemins de fer. Cette initiative n'a jamais fait partie du Règlement.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mackasey, you were not here this morning. I suggested that this is the first time the CN and Air Canada have come before the Transport Committee on the CN financing bill.

• 1545

Mr. Mackasey: Because, Mr. Chairman, they are both mentioned specifically in the bill and it affects each of them. But when you are bringing in the Wheat Board, in fairness to the mover of the motion, you are restricting his line of questioning. You are saying in effect, and quite properly, that if he is going to be brought forward he has to talk to what this Committee is concerned with, and that is virtually impossible. This is what bothers me just a little bit.

The Chairman: Mr. Mackasey, perhaps I should have said that during the noon hour I consulted experts on the rules of the House of Commons. I weighed their evidence and the suggestions they gave me. It has been a long-standing rule that the Committee has power to send for papers and persons. I cannot say anything other than what I have already said. I have weighed this issue very closely and I actually find the motion in order and I am going to make that ruling. A Chairman's ruling, Mr. Mackasey, is not debatable but you can appeal it to the Committee and the Committee can overrule the Chair if it so desires. Or you can speak to the motion.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I would like to question you a little bit more, not debating your ruling but on the extent to which we can go, because I think whether we should overrule the Chair depends on this. If I cannot get at the basic problem of why those boxcars are not being landed in Thunder Bay in sufficient quantity to keep the ships that are coming in there... At one point there were 10 or 12 ships sitting in the harbour waiting for several days for grain to come through. It seems to me that we should be able to get at this thing. If I cannot do that by bringing in the Wheat Board then I see no point to bringing them down. If we can explore with them how many boxcars they have ordered, how much grain they have ordered and how much has been delivered by both railways, then I see the point of bringing them down. But I would be opposed to the motion if we were not going to do the job.

The Chairman: The Chair would like to answer Mr. McRae. I said I would hold the Committee narrowly to the procurement of new cars, the repairs to old cars and those aspects that concern both the Wheat Board and the railroads. The question of whether the railroads are in fact living up to the quotas set out would be permissible, I think, but not the sale of grain, not the price of grain, not who the customers are...

Mr. McRae: No, no. That is not of interest to me.

The Chairman: ... not the protein grading systems—

Mr. McRae: It is the delivery of the grain to Thunder Bay that is of concern to me, and the fact that we have 300 men unemployed.

The Chairman: I also would reiterate what I said: if the Committee found in favour of this motion I would attempt to have them here Friday and report the bill to the House

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mackasey, vous étiez absent ce matin. J'ai dit que c'est la première fois que le CN et Air Canada sont venus au comité des Transports pour discuter du bill de financement du CN.

M. Mackasey: Monsieur le président, c'est parce qu'ils sont tous deux mentionnés dans le projet de loi que ce dernier les touche: mais quand vous invitez la Commission canadienne du blé, en toute justice pour celui qui propose la motion, vous restreignez le champ des questions. Vous dites à juste titre que s'il vient ici c'est pour parler des choses qui intéressent ce comité, ce qui est pratiquement impossible. Voilà ce qui m'inquiète un peu.

Le président: Monsieur Mackasey, j'aurais peut-être intérêt à vous dire que durant l'heure du déjeuner j'ai consulté des experts en matière du Règlement de la Chambre des communes. J'ai bien réfléchi à leurs suggestions. C'est une règle établie depuis longtemps que le Comité est autorisé à demander des documents et à inviter des personnes. Je n'ai rien d'autre à ajouter. J'ai soigneusement pesé le pour et le contre de cette question et j'en ai conclu que la motion est conforme aux règlements et je vais prendre cette décision. Monsieur Mackasey, la décision d'un président n'est pas discutable mais vous pouvez faire appel au comité qui peut la renverser s'il le juge à propos. Ou encore vous pouvez vous prononcer sur la motion.

M. MacRae: Monsieur le président, sans mettre en doute votre décision j'aimerais vous interroger un peu plus pour savoir jusqu'où nous pouvons aller car le fait de contrecarrer la décision du président en dépend. Si je ne peux pas savoir pourquoi ces wagons couverts ne sont pas expédiés à Thunder Bay en quantité suffisante pour pouvoir charger les navires qui s'y rendent... à un moment donné dix à douze navires attendaient depuis plusieurs jours l'acheminement des céréales. A mon sens, nous devrions être en mesure de nous attaquer à cette question. S'il m'est impossible de le faire en invitant la Commission canadienne du blé je ne vois pas pourquoi nous les inviterions. Si nous pouvons déterminer avec eux le nombre de wagons couverts commandés ainsi que la quantité de céréales commandée et l'actuelle livraison effectuée par les deux compagnies ferroviaires alors je conçois bien leur invitation. Mais je m'opposerai vigoureusement à la motion si nous ne pouvons pas réaliser cette tâche.

Le président: Le président aimerait répondre à M. McRae. J'ai dit que je limiterais les débats du Comité à l'achat des nouveaux wagons, à la réparation des anciens ainsi qu'aux aspects qui concernent à la fois la Commission canadienne du blé et les chemins de fer. La question de savoir si les chemins de fer sont à la hauteur des quotas établis seraient permis, je le pense, mais certainement pas celles qui porteraient sur la vente des céréales leur prix ou le nom des acheteurs.

M. McRae: Non. Cela ne m'intéresse guère.

Le président: ... ou encore le mode de classement par teneur en protéines.

M. McRae: C'est la livraison des céréales à Thunder Bay qui me cause des inquiétudes ainsi que les trois cents chômeurs qui s'y trouvent.

Le président: Je répète ce que j'ai dit: Si le Comité se prononce en faveur de cette motion, j'essaierai de les accueillir ici vendredi prochain après quoi je renverrai le

[*Texte*]

Friday afternoon, because I think they could answer all questions Friday morning very simply, in this narrow concept.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, you have made your ruling and I do not like taking votes on a decision of the Chairman, particularly one made after getting expert advice, which he did not really need. I consider you an expert, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: However, I will come back to my point that what you have suggested is no longer the motion before us. The motion before us, as you have worded it for the benefit of the Committee in order to make this motion acceptable, is an entirely different motion. We should see that, if you do not mind, unless you are going to accept this motion as amended—it is marked amended—despite what you have suggested to the Committee that you have permitted only a motion as amended in accordance with the reservations you have expressed.

• 1550

The Chairman: No, I did not amend the motion, Mr. Mackasey. I wanted to make it abundantly clear to the Committee that if they voted in favour of this motion I felt that it would be my duty to hold them to the narrow confines the motion itself suggests. It says:

> ... to give evidence concerning the Board's appraisal of its ability to meet current commitments for export and domestic grain deliveries ...

and it goes on to suggest to meet future commitments for export and grain deliveries, and the record of performance of the CNR with regard to that.

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a point of order, this does not seem to me a motion so narrow as to be as confining as you interpret it for us, such as the number of boxcars and the wrecking of those same boxcars if we are talking about the board's appraisal of CN's ability to meet future commitments for export and domestic grain deliveries.

The Chairman: Canadian National Railways is mentioned, not CPR.

Mr. Rose: That is fine, but it certainly goes beyond the bounds of numbers of boxcars allocated, where they are and how many have been wrecked or how many have been purchased. It certainly, in my view, is not a narrow motion at all.

The Chairman: It is a narrow motion.

Mr. Rose: We may not, Mr. Chairman, be able to ask what the CP is doing, but it is very simple to say, and what percentage of grain commitments is CN carrying and then by subtraction you get what ...

The Chairman: Certainly, Mr. Rose, the Chair has long recognized your ability to hedge and get around the difficult rulings the Chair has to make from time to time and you may quite successfully sneak in a question which the Chair would not like but you would not sneak in more than two.

[*Interprétation*]

bill à la Chambre vendredi après-midi car ils pourront répondre à toutes mes questions vendredi matin.

M. Mackasey: Monsieur le président, vous avez pris votre décision et je ne voudrais pas voter contre la décision d'un président surtout lorsque ce dernier s'est prévalu de conseils judicieux dont il n'avait en réalité aucunement besoin. Je vous considère un expert, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Toutefois, ce que vous avez proposé ne fait plus partie de la motion qui nous intéresse. Cette dernière telle que vous l'avez rédigée pour qu'elle soit acceptable est entièrement différente. Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, vous devriez voir—à moins que vous n'acceptiez cette motion avec modifications—qu'elle est marquée modifiée en dépit de ce que vous avez proposé au comité. Vous avez permis une motion dans la mesure où elle était modifiée et en fonction des réserves que vous avez exprimées.

Le président: Je regrette mais je n'ai pas modifié la motion, monsieur Mackasey. Je voulais qu'il n'y ait plus l'ombre d'un doute que si le Comité votait en faveur de cette motion j'estimais de mon devoir de le retenir à l'intérieur des cadres proposés par la motion elle-même. La motion se lit comme suit:

> ... pour rendre compte de l'appréciation qu'a faite la Commission de son aptitude à faire face aux engagements en cours en ce qui a trait à des livraisons de grain à l'étranger et au pays ...

et l'on y suggère ensuite de respecter les engagements futurs de livraisons de grain à l'étranger et au pays; il est ensuite question du rendement du CN à cet égard.

M. Rose: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Cette motion ne me semble pas être si étroite qu'elle nous force à nous limiter au nombre de wagons couverts et au démantèlement de ces mêmes wagons et que nous ne puissions parler de l'évaluation de la Commission sur la capacité du CN à respecter de futurs engagements de livraisons de grain à l'étranger et au pays.

Le président: C'est le CN qui est mentionné et non pas le CP.

M. Rose: D'accord, mais cela dépasse certainement la portée du nombre de wagons couverts permis où ils se trouvent et combien ont été détruits et combien achetés. A mon sens, la portée de cette motion n'est acunement étroite.

Le président: La portée de cette motion est étroite.

M. Rose: Il se peut, monsieur le président, que nous ne soyons pas en mesure de demander au CP ce qu'il fait mais il est très simple d'établir quel pourcentage de céréales le CN s'est engagé à transporter et par simple soustraction vous en arrivez à ...

Le président: Monsieur Rose, le président a depuis longtemps reconnu votre habileté à contourner les pénibles décisions que le président doit rendre de temps à autre et il se peut que vous réussissiez fort bien à glisser une question qui déplaira à la présidence mais vous ne pourrez pas le faire plus de deux fois.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, the question is whether the motion is in order or it is not, and you have ruled the motion is in order.

The Chairman: The Chair has ruled it is in order.

Mr. Blenkarn: Unless there is a challenge to the Chairman's ruling which can be made by a motion from some member here, calling for a vote on that, I suggest the motion be put to a vote.

The Chairman: Just a minute, I had Mr. Turner's hand . . .

Mr. Guay (St. Boniface): On a point of order, the honourable gentleman on the other side may be somewhat right, but he is wrong on one part of it, and that is, any motion in front of this Committee or elsewhere is debatable. We can debate it before you ask for the question to be put, and I, for one, have not had an opportunity to speak to it.

The Chairman: I was going to recognize Mr. Turner.

Mr. Guay (St. Boniface): You do not have to be a lawyer to know that either.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, is it not true that the CTC have men whose job is to look after boxcars in the West? I believe there is a man by the name of Menzies, who is either stationed at Thunder Bay or Winnipeg, and if you are going to question the Chief Commissioner I think you should bring the CTC in because this is part of their job, too.

The Chairman: You can move a motion to that effect, Mr. Turner, if you like; it is not for the Chair to decide.

Mr. Turner (London East): I was just asking a question. Is it true? Do you only listen to one group?

An hon. Member: The Chairman is not a witness.

The Chairman: Mr. MacKay. We will hear Mr. MacKay and then I will come back to you, Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to question in a nice helpful way your decision pertaining to the motion on the floor. I am speaking on the motion and I would like to have had time to have a good look at it or possibly have a chance to have the reseachers look at it, but my point is that I doubt whether the motion is in order for this reason . . .

Mr. Blenkarn: He has already ruled it in order.

Mr. Guay (St. Boniface): If you want to talk I will give you my time and then I will talk later. So go ahead and talk. Damn it, I did not say anything when you spoke.

The Chairman: Order, order, gentlemen. Make your point, Mr. . . .

Mr. Blenkarn: You cannot go against the credibility of the motion; if you want to move that the motion is not in order, well, that is fine.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Monsieur le président, pour l'instant nous voulons savoir si la motion est conforme ou non au Règlement et vous avez établi que la motion l'était.

Le président: Le président a décidé que la motion était conforme au Règlement.

M. Blenkarn: A moins que l'on veuille mettre en cause la décision du président, ce que l'on peut faire par le biais d'une motion que présenteraient certains membres en faisant appel à un vote, je propose que la motion soit mise aux voix.

Le président: Un instant, je vois la main de M. Turner . . .

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoque le Règlement. L'honorable collègue de l'autre côté a peut-être raison mais il fait partiellement erreur car toute motion dont est saisi ce Comité est discutable. Nous pouvons la débattre avant que vous songiez à la mettre aux voix et je tiens à préciser que je n'ai pas eu l'occasion de me prononcer sur la motion.

Le président: J'allais accorder la parole à M. Turner.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous n'avez pas besoin non plus d'être avocat pour le savoir.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, n'est-il pas vrai que la CCT a des experts qui ont pour mission de s'occuper des wagons couverts dans l'Ouest? Il existe un homme du nom de Menzies, si je ne m'abuse, qui est stationné soit à Thunder Bay ou à Winnipeg et si vous devez interroger le commissaire en chef je pense qu'il serait opportun d'inviter la CCT car cette initiative fait également partie de leur travail.

Le président: Vous pouvez présenter une motion à cet effet, monsieur Turner, si vous le jugez bon. Il n'appartient pas à la présidence d'en décider.

M. Turner (London-Est): Je posais simplement une question. Ai-je raison? Écoutez-vous un seul groupe?

Une voix: Le président n'est pas un témoin.

Le président: Monsieur MacKay. Vous entendrez M. MacKay et je reviendrai à vous, monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais mettre en doute d'une manière gentille et utile votre décision concernant la motion dont nous sommes saisis. Je me prononce donc sur cette dernière et j'aurais aimé avoir le temps de l'étudier en profondeur ou au moins que certains chercheurs le fassent pour moi mais d'après moi je doute fort que la motion soit conforme au Règlements pour cette raison . . .

M. Blenkarn: Il l'a déjà déclarée conforme au Règlement.

M. Guay (Saint-Boniface): Si vous voulez parler, puisez dans mon temps de parole et je reprendrai par la suite. Allez-y et parlez. Dieu du ciel, je n'ai pourtant rien dit quand vous aviez la parole.

Le président: A l'ordre, messieurs. Faites valoir votre argument, monsieur . . .

M. Blenkarn: Vous ne pouvez pas vous prononcer contre la crédibilité de la motion; si vous voulez proposer que la motion est irrecevable, eh bien c'est autre chose.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): I will speak to a point of order then, Mr. Chairman, because I believe I am entitled to do that.

The Chairman: Go ahead on a point of order.

An hon. Member: Speak to the motion.

Mr. Guay (St. Boniface): And the reason I doubt you can accept the motion is that this meeting was called for one purpose only, to have the CNR in front of us this morning and this afternoon, not to deal with matters pertaining to the Canadian Wheat Board. This would be a matter to be dealt with subsequent to their departure this morning or this afternoon. It is that particular point I want to bring to your attention because maybe you have not thought of it and possibly we could deal with it tonight prior to dealing with the bill, but I question our interviewing the CNR and entertaining a motion of this sort at the same time.

The Chairman: Mr. Guay, you can say that Mr. Mazankowski was very impolite to move this motion while we had the present witnesses before us.

Mr. Guay (St. Boniface): Right and that is about the size of it.

• 1555

The Chairman: You can reach that decision. It is not for me to rule on whether it is the proper time for a motion to be put to the committee. We have, as reference, Bill C-164. I have to determine whether the motion falls within the ambit of the terms of reference as given to this committee. I was doubtful; that is why I stood my decision. I spoke to the assistants who are available to a chairman in my predicament and they gave me their best advice. They said, "The final decision is yours." I made the final decision at 3.30 p.m.

Mr. Guay (St. Boniface): That being the case, I just want to add that the Canadian Wheat Board comes under the responsibility of the Minister responsible for the Wheat Board and not the Minister of Transport as such.

The Chairman: That is quite true but the movement of boxcars falls within the ambit of the Minister of Transport and that is really what we are discussing. Mr. MacKay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, it affects not only the CNR but also the CPR as well.

The Chairman: The CPR is not mentioned in the motion, Mr. Guay. Mr. MacKay.

Mr. MacKay Mr. Chairman, just very, very briefly, I think I can identify with what Mr. Guay has said. He would like to see us proceed and have the benefit of examining these witnesses in the comparatively short time that we have allocated to us. Dealing with what Mr. Mackasey, Mr. McRae and Mr. Rose said, it seems to me that the CNR, although it is the primary supplier of the equipment with which we are concerned, is not operating a vacuum. Mr. Chairman, surely from a practical point of view we will have to take into effect some of the other carriers of wheat, at least in an ancillary way when we are talking to the people from the Wheat Board. With the assistance of honourable members like Mr. Rose, I am sure we can do that.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoquerai donc le Règlement, monsieur le président, parce que je crois que j'y ai droit.

Le président: Évoquez donc le Règlement.

Une voix: Prononcez-vous sur la motion.

M. Guay (Saint-Boniface): La raison pour laquelle je doute fort qu'on puisse accepter la motion est la suivante: cette réunion a été convoquée uniquement pour inviter le CN à se présenter devant nous ce matin et cet après-midi et non pas pour susciter de questions concernant la Commission canadienne du blé. On pourrait en traiter après leur départ ce matin ou cet après-midi. Voilà donc le point particulier que je voulais attirer à votre attention parce que vous n'y avez peut-être pas songé et que nous pourrions en traiter ce soir avant d'aborder l'étude du bill mais je m'interroge sérieusement sur le fait d'interroger le CN tout en présentant une motion de ce genre en même temps.

Le président: Monsieur Guay, vous pouvez certainement dire que M. Mazankowski a manqué de politesse en présentant cette motion devant les témoins que vous avons cet après-midi.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous avez raison et c'est ce à quoi cela retourne.

Le président: Vous pouvez prendre cette décision. Ce n'est pas à moi à décider si le moment est bien choisi pour présenter une motion. Nous sommes chargés d'examiner le Bill C-164. Il me revient de déterminer si la motion correspond bien au mandat qui nous a été accordé. Comme j'en doutais, j'avais réservé ma décision. J'ai discuté avec les adjoints auxquels peut avoir recours un président, lorsqu'il est sousmis au doute et à l'angoisse et ceux-ci m'ont donné leurs conseils. Ils m'ont dit: «Finalement, il vous reviendra de décider.» J'ai donc décidé, finalement, à 15 h 30.

M. Guay (Saint-Boniface): Dans ce cas, monsieur le président, je veux simplement ajouter que la Commission canadienne du blé relève d'un ministre autre que le ministre des Transports.

Le président: C'est très vrai mais la circulation des wagons couverts relève des responsabilités du ministère des Transports, et c'est précisément de cela que nous discutons. Monsieur MacKay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, ceci affecte autant le CP que le CN.

Le président: Le CP n'est pas mentionné dans la motion, monsieur Guay. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, très brièvement, je pense pouvoir dire que je suis assez d'accord avec ce que dit M. Guay. Il aimerait que nous poursuivions nos débats afin de pouvoir poser des questions aux témoins, qui ne devront rester avec nous que pendant très peu de temps. En ce qui concerne les remarques de M. Mackasey, M. McRae et M. Rose, il me semble que le CN, tout en étant le fournisseur principal du matériel qui nous concerne, n'opère pas dans un vide absolu. Sur un plan pratique, monsieur le président, nous devrons également tenir compte des autres transporteurs de blé, tout au moins de manière connexe, lorsque nous discuterons avec les responsables de la Commission canadienne du blé. Je suis certain que nous y parviendrons avec l'aide d'honorables députés comme M. Rose.

[*Text*]

Mr. Chairman, in conclusion, as far as this motion is concerned, I think pursuant to Section 66—Mr. Mazankowski is going to elaborate on this—we can simply file a certificate, as any hon. member can do, requesting that a witness come here and stating that we think it is in order to do so. If there is going to be any protracted discussion and many points of order raised, I think we could simply do this and maybe make many of the discussions irrelevant.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order. Personally, I am in favour of bringing these people in because there is too much nonsense in Thunder Bay and I want to get to the bottom of it. I think there is a good reason for getting this bill reported out.

The Chairman: I agree.

Mr. McRae: If we were to take out—I asked Mr. Mazankowski to think about this—the words "Chief Commissioner" and substituted "senior representative", I would like to add also "representative of the CTC". The reason I am saying that is to get somebody in on Friday. It might not be that the Chief Commissioner is available Friday, but he could send his number one man down and we could get the thing over with. I have not spoken to the caucus here but I am inclined to think this would not be a bad idea; I think we should have both here. I do not know whether that is agreeable but it seemed to me that we would at least be able to get at this thing. At the same time, we would not delay passage of this thing another week.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. MacKasey: Mr. Chairman, perhaps, I could help you on this.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I had my hand up here on a point of order.

The chairman: He is giving his time to you.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I have spoken once on a point of order. Let Mr. Mazankowski speak to his motion. There is no problem; I am glad to wait.

The Chairman: Go ahead, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It was simply for the purpose of clarification through you, Mr. Chairman, to Mr. Mackasey. The reason that I moved the motion in the first place was to try to achieve some understanding with respect to the conflicting bits of information and evidence that we received from the officials of the CNR and the evidence that is being disseminated by officials of the Canadian Wheat Board. Mr. MacMillan has gone into great detail outlining the fact that the CNR, in their opinion, have been meeting the boxcar targets as prescribed by the Canadian Wheat Board. The Canadian Wheat Board, on the other hand, indicated that they require more boxcar and that it is indeed a very serious situation.

To quote again the press article which I quoted extensively this morning:

[*Interpretation*]

En conclusion, monsieur le président, je pense qu'étant donné les dispositions de l'article 66, sur lesquelles M. Mazankowski pourra donner des détails, nous pourrions simplement produire un certificat, comme chaque député peut le faire, demandant la parution d'un témoin et affirmant qu'à notre avis la production de son témoignage serait réglementaire. Nous pourrions ainsi supprimer toute une discussion stérile à ce sujet.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Personnellement, je suis en faveur de la parution de ces témoins car je pense qu'il y a trop de problèmes à Thunder Bay. J'aimerais que tout ceci soit éclairci. Il me semble, en outre, qu'il y a suffisamment de bonnes raisons pour que nous faisions rapport du projet de loi.

Le président: Je suis d'accord avec vous.

M. McRae: J'aimerais donc faire une proposition dont j'ai discuté avec M. Mazankowski; peut-être pourrions-nous supprimer les mots «commissaire en chef» et les remplacer par «représentant senior», auxquels nous pourrions ajouter «et un représentant de la CCT». La raison pour laquelle je propose cette modification est que j'aimerais que nous ayons quelqu'un vendredi. Il se peut fort bien que le commissaire en chef ne soit pas disponible ce jour-là et ceci lui permettrait d'envoyer son représentant. Je n'ai pas discuté de cette proposition avec le caucus mais je puis croire qu'il ne s'agit pas là d'une mauvaise idée; je pense que nous devrions avoir deux représentants. Je ne sais pas si cette proposition est acceptable par tout le monde mais il me semble que de cette manière nous pourrions au moins parvenir à quelque chose. En outre, ceci ne retarderait pas l'adoption du projet de loi.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, peut-être pourrais-je vous aider.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'avais levé la main pour faire un rappel au Règlement.

Le président: Il vous donne son temps de parole.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'ai déjà pris la parole au sujet d'un rappel au Règlement. Je suis donc tout à fait disposé à attendre et à laisser parler M. Mazankowski.

Le président: Allez-y, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais simplement apporter quelques éclaircissements à M. Mackasey. La raison pour laquelle j'ai proposé cette motion était que je voulais obtenir certains éclaircissements au sujet d'informations contradictoires que nous avons reçues des responsables du CN d'une part, et des responsables de la Commission canadienne du blé, d'autre part. M. MacMillan a consacré beaucoup de temps à expliquer qu'à son avis le CN a atteint les objectifs fixés par la Commission canadienne du blé en ce qui concerne le nombre de wagons couverts. Cette Commission, de son côté, fait savoir qu'elle a besoin de wagons supplémentaires et que la situation est très grave.

Je puis reprendre à ce sujet l'article que j'ai cité ce matin:

[*Texte*]

• 1600

Wheat Board officials have been told privately by the railways that they cannot expect a big enough improvement in the boxcar situation next spring to make up the grain backlog which is now building up.

I was simply for the purpose of trying to get clarification on the wide divergence of evidence that has been presented by these two bodies. And it was in that spirit, Mr. Mackasey, that I did move the motion. I do not know, Mr. Chairman, in commenting on Mr. McRae's remarks, whether it is necessary that the motion be amended. If we cannot have the Chief Commissioner before us Friday perhaps it might be in your wisdom then to call a steering committee meeting, where we would have representatives of the parties, and we could determine whether it then would be in order to have one of the assitant chief commissioners or one of the other wheat board officials appear on behalf of the Chief Commissioner.

Therefore, with all due respect, the motion having been moved in order, it was certainly on the basis of clarification that I sought to move this motion, and perhpas if Mr. Mackasey would have been here this morning—I know he is a very busy person, and unavoidably absent—he would have understood the purport of the motion much better.

The Chairman: Mr. Mazankowski, there is one word of caution I have to give you. This motion, if the Committee supports it, instructs the Chairman to get the Chief Commissioner. I advised you at the very beginning of my remarks that I would do the best I could, but if the Chairman was in Russia or China or unable to attend, I would take the next best. And if the Committee wants to repimand me for getting the next best at the next meeting, I will stand reprimanded, I gess. But that is what I will do.

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a point of order, I would like to hear Mr. Mazankowski respond to that suggestion. That would protect the Chair. Is the next best thing to the Commissioner acceptable to Mr. Mazankowski?

The Chairman: His silence means consent, I think.

Mr. Rose: No, he is talking to Mr. Blenkarn.

I want to know, for the protection of the Chair, whether or not someone deputized by the Chief Commissioner would be acceptable. And your motion is pretty specific.

Mr. Mazankowski: Mr. Rose, my motion is quite specific because in my testimony this morning I had quoted the Chief Commissioner.

Mr. Rose: So no one else is acceptable to you?

Mr. Mazankowski: In my opinion, no one else is acceptable.

Mr. Rose: All right.

The Chairman: The Chair will do its best, and if it does not succeed you will take second best or none.

[*Interprétation*]

Les responsables des sociétés de chemin de fer ont affirmé, en privé, à ceux de la Commission canadienne du blé qu'ils ne pouvaient attendre d'améliorations suffisantes, en ce qui concerne la situation des wagons couverts, le printemps prochain, pour assurer le transport des céréales qui commencent à s'accumuler dès maintenant.

Ma motion n'a donc pour seul objectif que d'obtenir certains éclaircissements au sujet de la contradiction apparente entre ces déclarations. En ce qui concerne maintenant, monsieur le président, les remarques de M. McRae, je ne sais pas s'il est nécessaire de modifier la motion. S'il n'est pas possible que le commissaire en chef vienne témoigner vendredi, peut-être pourriez-vous alors convoquer une réunion du Comité directeur, auquel participeraient des représentants de tous les partis, afin de décider si nous pourrions entendre l'un des commissaires en chef adjoint ou un de leurs représentants.

J'affirmerai donc, très respectueusement, que la motion ayant été déclarée réglementaire, M. MacKasey en aurait certainement mieux compris l'objectif s'il avait été présent ce matin; je ne doute cependant pas que c'est une personne très occupée, qui ne pouvait être présente ce matin.

Le président: Monsieur Mazankowski, j'aimerais vous inciter à la prudence. En effet, cette motion, si elle est approuvée par le Comité, ordonne au président de faire venir le commissaire en chef. Dès le début de mon intervention, je vous ai dit que je ferais mon possible mais que je serais obligé d'accepter une autre personne si le commissaire en chef se trouvait en Russie, en Chine ou ailleurs. Je suppose que le Comité pourra toujours me réprimander pour avoir pris une telle décision. C'est cependant ce que je ferais, si cela était nécessaire.

M. Rose: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais que M. Mazankowski réponde à votre suggestion; ceci vise à vous protéger. M. Mazankowski serait-il disposé à accepter un représentant du commissaire en chef, si ce dernier était absent?

Le président: Je suppose que son silence signifie qu'il est d'accord.

M. Rose: Non, il parle à M. Blenkarn.

La motion étant très précise à cet égard, j'aimerais savoir s'il est disposé à accepter un représentant nommé par le commissaire en chef.

M. Mazankowski: Monsieur Rose, ma motion est très précise car, dans mon témoignage de ce matin, j'avais nommé le commissaire en chef.

M. Rose: Vous ne pourrez donc accepter personne d'autre?

M. Mazankowski: A mon avis, personne d'autre n'est acceptable.

M. Rose: Très bien.

Le président: Le président fera son possible mais, s'il ne peut obtenir le commissaire en chef, vous devrez accepter un représentant ou vous n'aurez personne.

[*Text*]

Mr. Mackasey: The last person I want to get into a clash of personalities with is Mr. Mazankowski. He is one of the most gentlemanly people on the other side of the House.

I was not here this morning, and I do not think I need to apologize to this Committee or Mr. Mazankowski. Nor did I have to be here this morning to understand precisely what he is after, because it might surprise him to know that I believe in it. And I do think it is time that we get to the bottom of why we are short of boxcars, which can interfere with the exportation of a very valuable commodity. There have been a lot of questions in the House of Commons, so I am not unfamiliar with the problem.

The point I simply raise is that these things should be answered, but this is not the way to do it. We are not discussing the wheat board, we are discussing the CNR. And you have the same reservations, Mr. Chairman, because what you have done with this motion, in effect, is said that it is out of order, but if you narrow it by cautioning the Committee that you are going to limit questions in this particular area only then you are prepared to entertain a motion that normally would be out of order.

The Chairman: No, no.

Mr. Mackasey: I just want to make this point. As the motion is written here, forgetting your admonition, once the wheat board Chief Commissioner gets here we can ask for an appraisal of the wheat board's ability to meet current commitments for export in domestic grain markets and the board's appraisal for building these future commitments for export and domestic grain deliveries, with particular reference. In other words, you are not limiting. This is in particular reference to the boxcars, but it does not limit the discussion at that meeting to boxcars—because the wheat board theoretically could say the reason they are not shipping is an unavailabily of ships, tankers, orders, the right mix, the right blend and so on.

What you said, in effect, I would agree with. I am simply saying that I would like to see this motion amended to reflect your admonition of the Committee.

• 1605

The Chairman: Mr. Mackasey, with every paragraph of words, different people interpret them differently. I never narrowed this amendment, but I explained quite clearly how narrowly I viewed it.

It says "the Canadian National"; therefore I would not allow questions directed about CPR's operations. It says "with regard to the movement of grain"; therefore I would not allow the question of the pricing of the grain, or who it was sold to, or whether it was sold to the proper person, or whether, for that matter, the right shipping company hauled it or anything like that. It is purely the simple question of the movement of grain for export and domestic use, and by the CNR.

Mr. Mackasey: On a point of information. I gather that, as Chairman, you will limit the questions to that area?

The Chairman: That is correct.

Mr. Mackasey: Would you please advise me whether or not that is much more limiting than the amendment as written.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: La dernière personne avec laquelle je voudrais entrer en conflit personnel est bien M. Mazankowski. C'est l'un des représentants les plus courtois de l'autre côté de la Chambre.

Bien que n'étant pas présent ce matin, je ne pense pas que j'aie à m'en excuser au Comité ou à M. Mazankowski. En outre, mon absence ce matin n'entraîne pas nécessairement la non-compréhension de son objectif et il sera peut-être surpris d'apprendre que je le partage. Je pense qu'il est temps que nous sachions vraiment pourquoi nous manquons de wagons couverts, puisque ceci peut avoir des conséquences sur nos exportations de blé. On a posé beaucoup de questions à ce sujet en Chambre, ce qui fait que je connais bien le problème.

Je voudrais cependant faire remarquer que le Comité n'est pas le forum approprié pour obtenir des réponses à ces questions. Nous ne discutons pas de la Commission du blé, nous discutons du CN. Il me semble d'ailleurs, monsieur le président, que vous partagez mes réserves puisque vos remarques tendent à faire croire qu'à votre avis la motion est règlementaire; en effet, si vous incitez le Comité à la prudence et si vous réduisez son champ d'action dans ce domaine précis, ceci revient, pour vous, à accepter une motion que l'on jugerait normalement inacceptable.

Le président: Non.

M. Mackasey: Telle que la motion est rédigée, lorsque le commissaire en chef de la Commission du blé sera présent, nous pourrons lui demander si, à son avis, la Commission sera en mesure de répondre à ses engagements actuels en matière d'exportations et de livraisons de céréales dans notre pays. En d'autres termes, vous ne pouvez imposer de limite. Ceci concerne les wagons couverts mais nous ne pouvons limiter la discussion à cette question car la Commission pourrait répondre, théoriquement, qu'elle manque de navires, de commandes, d'un certain type de blé, etc.

Je suis donc plutôt enclin à approuver vos remarques. J'aimerais simplement que cette motion soit modifiée pour tenir compte de votre admonition au Comité.

Le président: Monsieur Mackasey, chacun interprète à sa manière chaque paragraphe et chaque mot. Je n'ai jamais restreint la portée de cet amendement, mais j'ai expliqué très clairement la vision étroite que j'en ai.

Il s'agit du Canadien National; je n'accepterai donc aucune question sur l'exploitation du CP. On y dit «en ce qui concerne le transport des céréales»; je n'autoriserai donc pas de questions sur la fixation du prix des céréales, sur son destinataire, sur le fait que ce destinataire soit le bon, ou si, d'ailleurs, la compagnie de transport appropriée s'en est occupé. Il s'agit simplement du transport par le CN des céréales destinées à l'exportation et à la consommation interne.

M. Mackasey: Pourriez-vous me dire si, en tant que président, vous allez limiter les questions à ce sujet?

Le président: Exactement.

M. Mackasey: Dites-moi si vous n'êtes pas encore plus limitatif que l'amendement tel qu'il est rédigé.

[*Texte*]

The Chairman: I do not think it is, Mr. Mackasey; I do not think it is. That is how I view that amendment or that motion. I view it that narrowly and I wanted that clearly understood, because the Chair has a difficult time keeping order.

This is a very interesting and full committee and I said this morning that I appreciated the attendence of this Committee; but I will make every effort to get this bill back to the House by Friday. And I will make every effort to have the person closest to the Chief Commissioner, not the Chief Commissioner, here before Friday. Having said that, is the Committee ready?

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I might say, then, to help you out—well, we are not helping you but bowing to your judgment—we will support it, subject, of course, to the restrictions that you have placed on it. I have called them restrictions but they are not restrictions. Rather, I should say, the interpretation that you have put on it.

The Chairman: That is a better word; I do not mind that. But I take exception to your other remarks.

Mr. Mackasey: I hope, however, Mr. Chairman, that, at the same time, there is some disposition on the Committee's part to get the bill over with, insofar as CNR is concerned. Could we dispose of CNR tonight, with the understanding that we bring the Chief Commissioner of the Wheat Board before us on another occasion?

The Chairman: That is right.

Mr. Turner, did you want to speak to the motion?

Mr. Turner (London East): In the motion, following the words "Canadian Wheat Board", I would like to have the words: "and a representative of the CTC", and preferably the man that is in charge out west.

The Chairman: You can amend the motion, Mr. Turner, and if you are moving that amendment, there is nothing for me to do but place it before the Committee. But I do suggest to the Committee that you are making it more difficult for me to get this bill back to the House, the more witnesses you call. That is all.

Do you have that amendment written out?

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. If we do add this, we would be thinking of their both coming at the same time and sitting down together, not at different times or anything like that. The idea is to have them there to corroborate the testimony, if that is necessary.

The Chairman: The way I took at the Committee's timetable is this: we finish with the CNR this afternoon and with Air Canada Thursday afternoon. We will then have Thursday evening and Friday morning open, and I come from a long line of people that believes that work does not hurt anybody.

Mr. Mackasey: We can enjoy some barley by-product.

The Chairman: Did you move that amendment or are you moving it?

[*Interprétation*]

Le président: Je ne pense pas qu'il le soit, monsieur Mackasey. C'est ainsi que je considère cet amendement ou cette motion. J'en ai une optique étroite et je veux qu'on comprenne bien cela, parce que j'ai du mal à faire respecter l'ordre.

Ce Comité est au complet et très intéressant; j'ai dit ce matin que j'en appréciais la proposition, mais je ferai tout ce que je peux pour renvoyer ce bill à la Chambre avant vendredi. Et je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour convoquer la personne la plus proche du commissaire principal, mais pas le commissaire lui-même, avant vendredi. Ceci dit, le Comité est-il prêt?

M. Mackasey: Monsieur le président, je pourrais dire, pour vous aider . . . en fait, nous ne vous aidons pas; nous nous inclinons devant votre jugement, que nous respecterons sous réserve, évidemment, des restrictions que vous y avez apportées. J'ai employé le mot restrictions, mais ce n'en sont pas. Je voudrais plutôt dire l'interprétation que vous lui avez donnée.

Le président: Le mot est plus juste; cela ne me dérange pas. Mais je n'accepte pas vos autres commentaires.

M. Mackasey: J'espère cependant, monsieur le président, que le Comité est tout de même disposé à terminer l'étude du bill, en ce qui concerne le CN. Pourrions-nous terminer ce soir l'interrogatoire du CN, étant entendu que le commissaire principal ou la Commission du blé comparaîtra devant nous une autre fois?

Le président: Très bien.

Monsieur Turner, désirez-vous parler de la motion?

M. Turner (London-Est): Dans la motion, j'aimerais ajouter après les mots «Commission canadienne du blé», «et un représentant de la CCT» et de préférence le responsable pour l'Ouest.

Le président: Vous pouvez modifier la motion, monsieur Turner, et si vous le proposez, je ne puis qu'en faire part au Comité. Moi je pense que plus vous convoquerez de témoins, plus vous me rendez difficile la tâche de renvoyer le bill à la Chambre. C'est tout.

Avez-vous mis votre amendement sur papier?

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Si nous ajoutons cela, on pourrait penser qu'ils doivent venir tous deux en même temps et non pas à des séances différentes. Nous aimerions qu'ils viennent corroborer les témoignages, si cela s'avère nécessaire.

Le président: Voici mon interprétation du programme du Comité: nous en finissons avec le CN cet après-midi et avec Air Canada jeudi après-midi. Il nous restera ensuite jeudi soir et vendredi matin, et je descends d'une longue lignée de gens pour lesquels le travail ne fait de mal à personne.

M. Mackasey: Nous pourrions goûter quelques sous-produits de l'orge.

Le président: Avez-vous proposé votre amendement, ou le faites-vous?

[*Text*]

Mr. Turner (London East): I am moving it, sir.

The Chairman: Mr. Turner moves the amendment.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, might I add something here. Would it be the intention that we have CTC representatives here at the same time that we have the officials of the Wheat Board?

Mr. Turner (London East): Yes.

• 1610

Mr. Chairman, on a point of order. All I am saying to Mr. Mazankowski is that there is a man, so I understand, whose job it is to allocate the boxcars in the western provinces. If this is his job, let us have him down here and find out why he is not doing the job.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, we have questioned Mr. MacMillan quite extensively on the manner in which the allocation of boxcars is arrived at. I am surprised to hear the information provided by Mr. Turner because in Mr. MacMillan's evidence he at no time mentioned an official of the CTC's, being involved in that process. I may be wrong and perhaps Mr. MacMillan might comment on it for purpose of clarification.

Mr. MacMillan: I do not understand that he is involved in the establishment of the quotas or matters of that kind.

The Chairman: The targets.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct, but I think his function—he is based at the Lakehead—is to co-ordinate the movement of the cars which arrive there, to get them placed and to get the empties out.

Mr. Mazankowski: On that basis, I would have no objection to the amendment.

Mr. MacMillan: I think that is his function.

Mr. Guay (St. Boniface): I wonder if the CTC representative that we are speaking about, Mr. Chairman, would be the representative they have at the Lakehead.

The Chairman: We will attempt to . . .

Mr. Mackasey: Let us get to the motion.

Mr. Mazankowski: I am not sure of the precise wording, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: That is obvious from reading it, but we understand the interpretation.

The Chairman: Is the Committee ready for the amendment to the motion moved by Mr. Turner?

Mr. Guay (St. Boniface): Could I ask if Mr. . . .

The Chairman: Do you want me to read it as I interpret it?

Mr. Guay (St. Boniface): . . . Mazankowski would agree to include that amendment . . .

Mr. McRae: Not Parowski, Mazankowski.

Mr. Mackasey: He has as much trouble with that name as you have with the French language.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Je le propose.

Le président: M. Turner propose l'amendement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose. Avons-nous l'intention de convoquer les représentants de la CCT en même temps que ceux de la Commission du blé?

M. Turner (London-Est): Oui.

Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Tout ce que j'ai à dire à M. Mazankowski, c'est qu'il y a une personne dont le métier est de distribuer les wagons couverts dans les provinces de l'Ouest. Si c'est ce qu'elle a à faire, qu'elle vienne ici et qu'elle nous explique pourquoi elle ne fait pas son travail.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet, nous avons interrogé M. MacMillan de manière très détaillée sur la façon dont les wagons couverts sont distribués. Je suis surpris d'entendre le renseignement donné par M. Turner, parce que dans son témoignage, M. MacMillan n'a jamais dit qu'un responsable de la CCT s'occupait de cela. J'ai peut-être tort et M. MacMillan pourrait peut-être éclairer ma lanterne.

M. MacMillan: Je ne pense pas qu'il participe à la définition des quotas ou à des questions de ce genre.

Le président: Aux objectifs.

M. MacMillan: Oui, c'est exact, mais je pense que sa fonction,—il travaille à Lakehead,—est de coordonner le mouvement des wagons qui y arrivent, pour les placer et faire dégager les vides.

M. Mazankowski: A cette condition, je ne fais pas objection à l'amendement.

M. MacMillan: Je pense que c'est ce qu'il a à faire.

M. Guay (Saint-Boniface): Je ne sais pas si le représentant de la CCT dont nous parlons, monsieur le président, serait celui de Lakehead.

Le président: Nous allons tenter de . . .

M. Mackasey: Venons-en à la motion.

M. Mazankowski: Je ne suis pas certain du libellé exact, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Il est évident à la lecture, mais nous en comprenons l'interprétation.

Le président: Le Comité est-il prêt à voter sur l'amendement à la motion proposé par M. Turner.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais demander si M. . . .

Le président: Voulez-vous que je le lise comme je l'interprète?

M. Guay (Saint-Boniface): . . . Mazankowski serait d'accord pour ajouter à l'amendement . . .

M. McRae: Pas Parowski, Mazankowski.

M. Mackasey: Il a autant de mal à prononcer votre nom que vous en avez à parler le français.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): I did not say Parowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would hate to take credit for moving an amendment that did not emanate from my wisdom. I would think Mr. Turner, having considered the matter over the lunch hour and the fact that he has a great deal of knowledge in this particular area, should be allowed to move the amendment.

Mr. Turner (London East): Thank you, I agree.

The Chairman: It is moved by Mr. Turner—and I have it written down here:

> That in the second line after the words "Canadian Wheat Board" the following words be added: "and a representative of CTC."

Meaning the Canadian Transport Commission.

Amendment agreed to.

Motion as amended agreed to.

The Chairman: All right, let us get back to the witnesses we have at hand and hopefully we can finish with them early this afternoon.

Mr. Rose: Are you just carrying on from this morning's list, are you on the second round or what?

The Chairman: We are carrying on from this morning's list.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order. The deferral that we considered this morning, was that to be deferred until this afternoon or to some later Committee meeting?

The Chairman: The one concerning Mr. Blenkarn's motion?

Mr. Mazankowski: That is correct.

The Chairman: It was deferred until we have Air Canada before us.

I have Mr. Macquarrie, Mr. MacKay, Mr. Guay, Mr. McKenzie, Mr. Whittaker and Mr. Stevens, still on the first round.

Mr. Rose, I think I had you from 11.52 until 12.04 this afternoon.

Mr. Rose: I am not complaining about not being first.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. Rose: However, I want to be put on the list.

Mr. Guay (St. Boniface): I have one more question before you go on, if you do not mind.

We have two other motions that have been deferred, Mr. Chairman, as you know. Could we not deal with them now? They are the two motions deferred from this morning. You told us this morning that you were deferring them until this afternoon. One was from last week which has not been dealt with and the other one we dealt with this morning.

If you have them on hand, would you read them out, please, for our own information or give us copies of the motions you have not dealt with so far?

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Je n'ai pas dit Parowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne voudrais pas recevoir le crédit d'un amendement qui n'émane pas de ma sagesse. Étant donné que M. Turner a pensé à la question au cours du déjeuner et qu'il s'y connaît pas mal en la matière, c'est lui qui devrait proposer l'amendement.

M. Turner (London-Est): D'accord, je vous remercie.

Le président: Il est donc proposé par M. Turner. Je l'ai ici par écrit:

> Qu'à la deuxième ligne après les mots «Commission canadienne du blé», les mots suivants soient ajoutés: «et un représentant de la CCT».

C'est-à-dire la Commission canadienne des transports.

L'amendement est adopté.

La motion est adoptée après amendement.

Le président: Très bien, revenons-en à nos débats et espérons que nous pourrons en finir tôt cet après-midi.

M. Rose: Est-ce que vous continuez la liste de ce matin ou en sommes-nous à la deuxième série de questions?

Le président: Nous continuons la liste de ce matin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Ce que nous avons décidé de remettre ce matin, était-ce jusqu'à cet après-midi ou jusqu'à une séance ultérieure du Comité?

Le président: En ce qui concerne la motion de M. Blenkarn?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: C'est jusqu'à ce qu'Air Canada témoigne devant nous.

J'ai sur ma liste MM. Macquarrie, MacKay, Guay, McKenzie, Whittaker et Stevens, toujours pour la première série de questions.

Monsieur Rose, vous avez parlé, je pense, de 11 h 52 à 12 h 04.

M. Rose: Je ne me plains pas de ne pas être le premier.

Le président: Monsieur MacKay.

M. Rose: Je veux cependant être inscrit sur la liste.

M. Guay (Saint-Boniface): J'ai une autre question à poser avant de continuer, si vous me permettez.

Comme vous le savez, monsieur le président, nous avons deux autres motions qui ont été remises à plus tard. Ne pourrions-nous pas nous en occuper maintenant? Ce sont les deux motions remises ce matin. Vous avez dit ce matin que vous les remettiez à cet après-midi. La première qui date de la semaine dernière, n'a pas été proposée, et la deuxième l'a été ce matin.

Si vous les avez devant vous, pourriez-vous les lire pour que nous en prenions connaissance ou nous faire distribuer des exemplaires de celles qui ne sont pas encore présentées?

[*Text*]

The Chairman: Okay. I will read the only motion I can find with which we have not dealt, the one moved by Mr. Blenkarn which reads as follows:

• 1615

> This Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30 per cent of the capital stock of Wardair Canada Limited.

That motion can be found in the Committee proceedings of Thursday, December 6, 1973. Whether they are out . . .

Mr. Mackasey: Is Air Canada coming back?

The Chairman: They will be back this coming Thursday. I had hoped, Mr. Guay, that in my deferral of a ruling on that motion—in fact, I had better not say anything more than that. I think I have already ruled the motion in order, and I stand to be corrected in looking at the record, but I deferred discussion on that motion until we have Air Canada here in case there are any points that need to be cleared up about the deal.

Mr. McRae: There is no motion then involving the CNR.

The Chairman: Not that the Clerk can find.

Mr. Guay (St. Boniface): That clarifies my point, Mr. Chairman.

Mr. Mackasey: Will you check whether or not you did approve the motion?

The Chairman: I will. I would like to check that myself, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I would like to be sure. Did you just ask us to advance arguments on whether or not the motion was acceptable?

The Chairman: I think I ruled it in order and we moved it . . .

Mr. Mackasey: I will simply accept whatever you tell me this evening, no argument about that. In fact, I hope it is.

The Chairman: I will get word to you whether or not we meet this evening, Mr. Mackasey, but I think I ruled it in order. We discussed the motion but no question was put on it.

Mr. Guay (St. Boniface): Not tonight.

The Chairman: Not tonight, but I will get word to Mr. Mackasey tonight, Mr. Guay. I will check that. Mr. McRae.

Mr. McRae: You gave us some figures this morning, but I did not get them down. How many grain cars did you put into Thunder Bay in the last . . .

Mr. MacMillan: The last week.

Mr. McRae: . . . week, yes.

Mr. MacMillan: The figure is 3,638.

[*Interpretation*]

Le président: D'accord. Je vais lire la seule motion que je trouve et dont nous ne nous sommes pas occupés, celle de M. Blenkarn, qui se lit comme suit:

> Ce Comité recommande que le gouvernement considère s'il est souhaitable de refuser de ratifier l'acquisition par Air Canada de 30 p. 100 du capital-actions de *Wardair Canada Limited.*

La motion a été consignée dans les procès-verbaux de la séance du Comité du jeudi 6 décembre 1973. Je ne sais s'il est sorti . . .

M. Mackasey: Est-ce qu'Air Canada doit témoigner de nouveau?

Le président: Oui, jeudi. J'avais espéré, monsieur Guay, qu'ayant remis ma décision au sujet de cette motion—en réalité, mieux vaut n'en pas dire davantage. Je crois avoir déjà décidé que la motion était recevable et si les procès-verbaux le contredisent qu'on me le signale, mais j'ai retardé les débats sur la motion en attendant qu'Air Canada comparaisse au cas où il y aurait des points à éclaircir concernant la transaction.

M. McRae: Alors, il n'y a pas de motion concernant le CN?

Le président: Pas que le greffier puisse trouver.

M. Guay (Saint-Boniface): Cela éclaire ma question, monsieur le président.

M. Mackasey: Voulez-vous vérifier afin de savoir si oui ou non vous avez approuvé la motion?

Le président: Oui, je vais le faire. Je tiens à le vérifier moi-même, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je tiens à m'en assurer. Avez-vous simplement demandé que nous débattions si oui ou non la motion était recevable?

Le président: Il me semble avoir décidé qu'elle était recevable et nous avons procédé . . .

M. Mackasey: Je vais simplement accepter ce que vous dites ce soir, pas de discussion à ce sujet. En fait, j'espère qu'il en est ainsi.

Le président: Je vous en informerai que nous siégions ou non ce soir, monsieur Mackasey, mais il me semble bien que je l'ai approuvée comme recevable. Nous avons discuté la motion mais il n'y a pas eu de question de posée.

Mr. Guay (Saint-Boniface): Pas ce soir.

Le président: Pas ce soir, mais j'en informerai M. Mackasey ce soir, monsieur Guay. Je vais le vérifier. Monsieur McRae.

M. McRae: Vous nous avez cité des chiffres ce matin, mais je n'ai pas eu le temps de les inscrire. Combien de wagons de céréales ont été acheminés sur Thunder Bay au cours de la dernière . . .

M. MacMillan: La dernière semaine?

M. McRae: . . . semaine, oui.

M. MacMillan: Le chiffre est approximativement de 3,638.

[*Texte*]

Mr. McRae: Do you know how many—we are not allowed to use the name of the other railroad—boxcars were put in there during that week?

Mr. MacMillan: By my records, 2,689.

Mr. McRae: 2,689.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McRae: Are you normally the heavier carrier or not?

Mr. MacMillan: It depends on where the grain is being moved. Now I anticipate that this grain is coming off the northern parts of Saskatchewan and Manitoba.

Mr. McRae: Say, in the same week last year, would the CN or the CP have delivered more?

Mr. MacMillan: I do not really remember, Mr. McRae, but this varies through the year also. In the spring, for example, we move very little grain off northern Alberta, Saskatchewan and Manitoba. For several months our orders are very low. In that same period the Canadian Pacific were moving a goodly quantity of grain off the southern prairies.

Mr. McRae: My understanding is that the capacity there is something close to 9,000 cars per week, close to 1,300 or 1,400 cars a day. We do not seem to be coming close to capacity at this particular point at all, which has been the problem all along. Aside from the need to move grain there was the fact that through most of the fall, starting in mid-September, most of the elevators were laying off and as many as 400 men who normally would have been working in that particular period were not working this fall. This concerned us a great deal. As I said to you earlier my impression was, from talking to the people around Thunder Bay, that the culprit seemed to be the unnamed railroad and not CNR, and it would seem to me that by total volume once again the CPR is not delivering at the rate they should be. Go ahead, do you want to comment?

I would like to come back to one point though. This question may be hard to answer. There is a suspicion—it may or may not be well founded—that grain deliveries are not as lucrative as some other things you could use boxcars for. Therefore, boxcars which normally would be full of grain are used to deliver other packaged goods or other kinds of goods which are more revenue bearing. For a shipment of grain from Alberta to the Lakehead, what revenue would there be in that for the railroad, in round terms? One hundred dollars, or two hundred dollars?

Mr. MacMillan: For the movement of grain, we get about .46 cents per ton-mile. My colleague is making a rapid calculation.

• 1620

Mr. McRae: That is good enough. Of course, grain is fairly light compared to potash.

Mr. MacMillan: I am told that about $200 a carload is the average revenue for the average haul.

Mr. McRae: What would the same revenue be for refrigerators or for hard goods of some kind?

[*Interprétation*]

M. McRae: Savez-vous combien—nous ne sommes pas autorisés à citer le nom de l'autre compagnie de chemin de fer—de wagons fermés ont été acheminés vers cet endroit la semaine dernière?

M. MacMillan: D'après mes dossiers, 2,689.

M. McRae: 2,689.

M. MacMillan: Oui.

M. McRae: Êtes-vous ordinairement le transporteur le plus important?

M. MacMillan: Cela dépend des céréales à transporter. Je présume que ces céréales viennent du Nord de la Saskatchewan et du Manitoba.

M. McRae: Au cours de la semaine correspondante de l'année dernière, lequel en a livré le plus du CN et CP?

M. MacMillan: Je ne me souviens vraiment pas, monsieur McRae, mais cela varie selon les années. Au printemps, par exemple, nous transportons très peu de céréales venant du Nord de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Pendant plusieurs mois, nos commandes sont très faibles. Au cours de cette même période, le Canadien Pacifique transportait des quantités impressionnantes de cérérales venant du Sud des Prairies.

M. McRae: Je comprends que la capacité à cet endroit est de quelque 9,000 wagons par semaine, soit près de 1,300 ou 1,400 wagons par jour. Nous ne semblons pas atteindre cette capacité et cela a été un sujet de difficulté constant. En plus de la nécessité du transport des céréales, pendant tout l'automne, à compter de la mi-septembre, la plupart des élévateurs mettaient à pied jusqu'à 400 hommes qui devaient ordinairement travailler pendant cette période. Cela est un sujet de grave inquiétude. L'impression que j'ai retirée de mes entretiens avec les gens de Thunder Bay, c'est que le blâme retombe entièrement sur une compagnie de chemin de fer anonyme qui n'est pas le CN et il me semble que, par rapport au volume global, le CP encore une fois ne fait pas toutes les livraisons qu'il doit faire. Allez-y, si vous avez un commentaire à faire.

J'aimerais cependant revenir sur un point, une question à laquelle il ne sera pas facile de répondre. On soupçonne—à tort ou à raison—que les livraisons de céréales ne sont pas aussi lucratives que celles d'autres marchandises pour lesquelles on peut utiliser les wagons couverts. Et que les wagons couverts servent ordinairement alors qu'ils devraient transporter les céréales à la livraison d'autres marchandises ou autres biens qui rapportent davantage. Qu'est-ce que cela rapporte approximativement aux chemins de fer pour acheminer des céréales de l'Alberta à la tête des Lacs? 100 dollars, 200 dollars?

M. MacMillan: Nous retirons environ 46c. le ton-mille pour le transport des céréales. Mon collègue est en train de faire un calcul rapide.

M. McRae: Cela suffira. Il est vrai que les céréales sont plutôt légères comparé à la potasse.

M. MacMillan: On me dit environ 200 dollars le wagon comme revenu moyen sur un parcours moyen.

M. McRae: Quel serait le revenu correspondant pour des réfrigérateurs ou des marchandises lourdes?

[*Text*]

Mr. MacMillan: It would be substantially greater than that.

Perhaps it would give you a yardstick if we said that our average revenue per ton-mile is about 1½ cents, slightly over three times as much as grain.

Mr. McRae: Yes. So you are talking about $200 to $600?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McRae: Is this not a very tempting situation when you have a lot of material to move, that is, to move other things besides grain?

Mr. MacMillan: Of course it is. There is no doubt about that.

Mr. McRae: Are we now reaching the point where the railroads would be much more inclined to move other things besides grain when they have them to move and, therefore, this may be one of the reasons the grain is not moving at the rate it moved last year? We are not coming anywhere close to the capacity of the Thunder Bay terminal that used to handle it.

Mr. MacMillan: The first part of your statement is certainly correct, but the second is not. So far as we are concerned, we have always moved the grain to the best of our ability. The question of car allocation to grain, in so far as we are concerned, has been observed. It is a fact that if we were to divert two or three thousand empty cars out of the grain business, then the revenue would be vastly greater than we get from those cars in the grain trade.

Mr. McRae: Would there be more temptation for a non publicly owned railroad to do this kind of thing?

Mr. MacMillan: I would hesitate to comment about that.

Mr. McRae: Given the Transport Act the way it is, there is no way, I take it, that the Minister of Transport could direct you or the CPR to move X number of boxcars of grain rather than something else. He could not actually tell you. He could ask you; he could persuade you; he could discuss it. But he could not actually make that an order. Is that correct?

Mr. MacMillan: I think that is correct. But the CTC has power to require the service.

Mr. McRae: Can the Minister of Transport direct the CTC to do this?

Mr. MacMillan: No, I am told he cannot.

Mr. McRae: This is the point, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan: The CTC can do it.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, did he say they can do it or not?

Mr. MacMillan: The Canadian Transport Commission can do that.

Mr. McRae: But the Minister cannot.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Ce serait beaucoup plus.

Vous pourriez peut-être utiliser comme barème le fait que notre revenu moyen le ton-mille est d'environ d'1½c., un peu plus de trois fois autant que pour les céréales.

M. McRae: Oui. Vous parlez donc d'une proportion de 200 à 600 dollars?

M. MacMillan: Oui.

M. McRae: N'est-ce pas une tentation irrésistible quand on a des masses considérables de matériel à transporter en plus des céréales?

M. MacMillan: Nul doute.

M. McRae: Ne sommes-nous pas maintenant parvenus au point où les compagnies de chemin de fer seraient beaucoup plus enclines à transporter d'autres biens que les céréales comme elles y sont engagées et que ceci peut être une des raisons pour lesquelles les céréales ne sont pas acheminées au même rythme que l'année dernière? Nous sommes loin d'atteindre la capacité de l'entrepôt de Thunder Bay.

M. MacMillan: Votre première déclaration est exacte, mais la seconde ne l'est pas. Dans la mesure où cela nous intéresse, nous avons toujours acheminé les céréales du mieux que nous l'avons pu. La question de répartir les wagons pour le transport des céréales a été conforme au quota fixé. Il n'en reste pas moins que si nous devions retirer 2,000 à 3,000 wagons vides du commerce des céréales, le revenu en serait considérablement augmenté.

M. McRae: Est-ce que la tentation serait plus pressante pour la société qui ne serait pas nationale?

M. MacMillan: Je suis prêt à me prononcer à ce propos.

M. McRae: Vu la Loi sur les Transports, il me semble n'y avoir aucun moyen que le ministre des Transports vous indique à vous ou au CP combien de wagons couverts de céréales plutôt que d'autres marchandises vous devez acheminer. Il ne pourrait vous le dire. Il pourrait vous le demander, il pourrait vous persuader, il pourrait le débattre, mais il ne pourrait pas en donner l'ordre. Est-ce exact?

M. MacMillan: Cela me semble exact. Mais la CTC peut exiger le service.

M. McRae: Est-ce que le ministre des Transports ordonne à la CTC de le faire?

M. MacMillan: Non, on me dit que cela n'est pas possible.

M. McRae: C'est là le point, monsieur le président.

M. MacMillan: La CTC peut le faire.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, est-ce qu'il a dit qu'il pouvait ou ne pouvait pas le faire?

M. MacMillan: La Commission canadienne des transports peut le faire.

M. McRae: Mais le ministre ne le peut pas.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: No, the Minister cannot.

Mr. McRae: I think this is a great inadequacy in the transportation system in an emergency. We may have an emergency at this particular time. I am not sure. However, I am satisfied that you have indicated to me, and your figures tend to indicate, that you are fulfilling your end of the bargain. Thank you.

Mr. MacMillan: And then the unnamed railway is at the Lakehead also.

Mr. McRae: Oh, I am very much aware of that.

The Chairman: I am going to try and hold you to less than 10 minutes, so that we can conclude the list of names today. Mr. McCain.

Mr. McCain: That is what usually happens when people decide to consume one half of the Committee's time on points of order and finally arrive at the same conclusion the Chair initiated in the first place.

The Chairman: You are wasting your time right now, Mr. McCain.

• 1625

Mr. McCain: ... and at the same time arrive at the conclusion the Chair initiated in the first place.

The Chairman: Go ahead, Mr. McCain; the Chair will be lenient, as always.

Mr. McCain: I do not blame you because you are put in a bind by members of the Committee who choose to spend their time on points of order instead of pursuing the interests of the bill.

Mr. Chairman, the western premiers decided to present to government some opinions they had in respect of transportation which indicated there were rates which did not act in the favour of western Canada. This is not unique to western Canada, as far as I can see, nor is it unique to any particular area of Canada—it is general.

There is one instance, for example, in New Brunswick, where a product manufactured on the northeast coast of the province is required in the southwest of the province and I would guess that the CP-CN rail haul for that product would be something of the order of 300 total miles by the shortest route. Actually the consumer of the product finds it cheaper to haul this product by rail some 600 to 800 miles, and others haul it by truck some 600 to 800 miles from Ontario and Quebec, not because of price but because of the combination CP-CN rate. Is there no way that it is possible for the railroads to get together and come up with some rates which are useful and perhaps still profitable to both rail and the citizens they serve?

Mr. MacMillan: Yes, there is, and the way that is done is by conversation between the shippers and the railways, and we are quite prepared to talk about matters of that kind at any time.

I am surprised that it would be possible for them to buy merchandise in Ontario and carry it 700 or 800 miles at a more profitable rate than it would be to move it by rail. It could well be that the cost of this commodity at the point of origin is substantially less.

Mr. McCain: I am advised by the consumer that the cost at point of origin is not the deciding factor but that the combination rate CN-CP is the deciding factor. I am guessing, because I do not know exactly what his source of supply is, but if it is Montreal it is approximately 600 miles from Montreal to St. Stephen. If it is east of there then I am wrong by that much, and it is in Ontario you are

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Non, le ministre ne le peut pas.

M. McRae: Je pense que ceci est une grande lacune dans le système des transports en cas d'urgence. Cet état d'urgence existe peut-être présentement. Je n'en suis pas certain. Toutefois, j'estime que vous avez prouvé par les chiffres que vous avez cités et qui semblent indiquer que vous remplissez vos obligations. Merci.

M. MacMillan: Et la compagnie de chemin de fer anonyme est également à la tête des Lacs.

M. McRae: Oh, je m'en rends très bien compte.

Le président: Je vais essayer de vous restreindre à 10 minutes afin que nous puissions épuiser la liste aujourd'hui. Monsieur McCain.

M. McCain: C'est ce qui arrive quand les gens décident d'absorber la moitié du temps à la disposition du comité pour discuter des points du règlement et en arriver à la conclusion que le président avait déjà prévue.

Le président: Vous perdez votre temps, monsieur McCain.

M. McCain: ... et en viennent à la conclusion que le président avait déjà prévue.

Le président: Allez-y, monsieur McCain; le président sera indulgent, comme toujours.

M. McCain: Je ne vous en veux pas car vous êtes coïncé par des membres du Comité qui gaspillent leur temps à discuter de points relatifs au règlement plutôt que de s'intéresser au projet de loi.

Monsieur le président, les premiers ministres de l'Ouest ont décidé d'exposer leurs vues au gouvernement au sujet des transports et des tarifs qui sont désavantageux pour les provinces de l'Ouest. Je constate que cela n'affecte pas seulement l'Ouest du Canada mais d'autres endroits du pays, que le mal est répandu.

Un cas se présente par exemple au Nouveau-Brunswick où un produit fabriqué sur la côte nord-est de la province est nécessaire dans le sud-ouest de la même privince et que le parcours du transport de ce produit par le CP-CN est de l'ordre global de quelque 300 milles par la voie la plus directe. Cependant, le consommateur trouve plus économique de transporter ce produit par rail de quelque 600 à 800 milles de distance et de le transporter par camion sur une distance de 600 à 800 milles de l'Ontario au Québec, pas à cause du prix, mais à cause du tariff combiné du CP-CN. Les deux compagnies ne pourraient-elles s'entendre pour fixer un tarif qui serait à la fois avantageux et pour la compagnie et pour le consommateur?

M. MacMillan: Oui, un moyen existe, et c'est par des ententes entre expéditeurs et compagnies de chemins de fer et nous sommes tout à fait disposés à nous prêter à des entretiens à ce sujet en tout temps.

Je m'étonne que l'on puisse acheter des marchandises en Ontario et les transporter sur des distances de 700 à 800 milles à un tarif plus avantageux que si elles étaient transportées par rail. On peut imaginer que le prix de cette denrée à son point d'origine est beaucoup moindre.

M. McCain: Le consommateur m'informe que le coût au point d'origine n'est pas le facteur décisif mais que le facteur décisif est le tarif combiné CN-CP. Je parle à l'aveuglette, car je ne sais exactement où se trouve sa source d'approvisionnement, mais si c'est Montréal, il y a près de 600 milles entre Montréal et St. Stephen. Si c'est plus à l'est, j'en suis écarté d'autant, et, si c'est en Ontario,

[*Text*]

approaching 800 miles. In any case that is where it comes from.

There would seem to be in certain instances and only in certain instances the continuation of the rail-water competitive rate, the rail-road competitive rate, rail and highway competitive rates in some instances. Is this general practice in establishing a rate for a particular product to be moved?

Mr. MacMillan: There are very definite rates which are water competitive, highway competitive, rail competitive and normally the lowest cost sets the rates for the others. Competitive rates by definition are always less than the normal class or commodity rate. It is very definitely followed. And there are water competitive rates which were established many years ago, and they have been perpetuated even though the water competition has disappeared. But it is there and is the vehicle used to preserve the competitive rate.

Mr. McCain: I mentioned a perishable commodity priority structure which did exist in the movement of perishables anywhere in Canana. Did you look into that at all? You said you were not familiar with it.

Mr. MacMillan: Yes, I told you I was not familiar with it and you may remember subsequently we had another chap outside . . .

Mr. McCain: Right.

Mr. MacMillan: . . . and I was trying to get a little more information about it, because by that name our tariff people do not recognize it. If you could give me more details about it I would be very happy to try and find out.

Mr. McCain: Well, it seemed to exist at one time.

• 1630

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McCain: Now, we mentioned cycle time of cars and this costs customers money. Are you making progress in cycle time of cars in your transportation structure?

Mr. MacMillan: Yes,, we are.

Mr. McCain: What kind of progress have you made in the last five years?

Mr. Hunt: We have made a great deal of progress. I think we mentioned this some days ago. I do not carry with me all the cycle times on all the commodities we handle but I have with me the one cycle time for the total fleet of Canadian National Railway cars and all the commodities we handle in Canada. Certainly, today—meaning since the strike—we have been operating in the general area of 13.5 to 14.5 days per car load.

Mr. McCain: One way or two ways?

Mr. MacMillan: No, this is a total cycle. This is from load origination through the complete cycle and back to load origination again and it encompasses all the elements of the cycle. Go back five years and you will find that we were 30 per cent or 40 per cent higher than that. We have made an appreciable improvement in the average cycle time.

[*Interpretation*]

cela approche le 800 milles. C'est en tous cas le point de provenance.

Il semble y avoir dans certains cas et dans certains cas seulement, le prolongement du tarif compétitif par rail-eau, rail-route, rail-grande route et entre chemins de fer. Est-ce la façon habituelle de fixer le tarif pour tel produit à transporter?

M. MacMillan: Il y a des tarifs qui sont fixés en concurrence avec le transport par eau, le transport routier, le transport ferroviaire et des tarifs inférieurs pour les autres moyens de transport. Les tarifs compétitifs sont par définition toujours plus bas que ceux de la classe ou de la denrée ordinaire. Les normes sont appliquées strictement et les tarifs compétitifs de concurrence avec le transport par eau ont été établis il y a de longues années et sont maintenus bien que la concurrence de la navigation soit disparue. C'est le véhicule qui sert à maintenir le tarif compétitif.

M. McCain: J'ai mentionné une structure prioritaire des denrées périssables s'appliquant au transport des denrées périssables partout au Canada. L'avez-vous examinée? Vous avez dit qu'elle ne vous était pas familière.

M. MacMillan: Oui, je vous ai dit qu'elle ne m'était pas familière et vous vous souvenez que par la suite quelqu'un de l'extérieur . . .

M. McCain: En effet.

M. MacMillan: . . . J'essayais d'obtenir plus de renseignements car nos experts du tarif ne le reconnaissent pas par ce nom. Si vous pouviez me fournir des précisions, je serais heureux de me renseigner.

M. McCain: Eh bien, il semble que cela ait existé à un certain moment.

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: Nous avons parlé du cycle du mouvement des wagons et ceci coûte de l'argent aux consommateurs. Est-ce que cette situation s'améliore?

M. MacMillan: Oui.

M. McCain: Quel genre de progrès avez-vous faits depuis cinq ans?

M. Hunt: Nous avons fait beaucoup de progrès. Il me semble que nous l'avons mentionné il y a quelques jours. Je ne transporte pas avec moi tous les horaires du transport des marchandises que nous manipulons mais j'ai ici l'horaire du cycle de la flotte entière du Canadien National comprenant toutes les marchandises que nous manipulons au Canada. Depuis la grève, notre moyenne est d'environ 13.5 à 14.5 jours par wagonnée.

M. McCain: Aller et retour ou aller seulement?

M. MacMillan: Non, C'est le cycle complet. C'est depuis le point de chargement, le parcours du cycle entier, et le retour au point d'origine et englobe tous les éléments du cycle. Il y a cinq ans passés, la moyenne était de 30 à 40 p. 100 plus élevée. Nous avons sensiblement amélioré le cycle moyen.

[*Texte*]

Mr. McCain: Does this apply to all commodities or has the pressure which has been applied to you in grain reduced your average cycle materially while perhaps other areas of cycling have not improved where pressure was not so heavy?

Mr. Hunt: I would agree that in all of the commodities we handle I would not expect to find an improved cycle time in every commodity. I would expect to find it in the bulk of them but I would agree with you that if we looked hard enough into all of the cycles that we have set up on pools of cars, we will find some that have depreciated over the past few years. You are quite correct. But they have tightened up in grain and they have been tightened up in lumber and certainly in the automobile business which is the trilevels, the bilevels, and the auto-parts business. There are very significant improvements in our cycle times on these cars.

Mr. McCain: In the competitive transportation picture, why do the rails resist accepting responsibility for damage to commodities in transit to a greater degree than the road system does? I apply my remarks particularly now—I am going to be very local—to potatoes where a claim for any load accepted by a trucking firm is automatically accepted and settled on the spot to the satisfaction of the receiver or the shipper—if possible on the spot; if not, in due time upon regrading.

The railroads have a practice of extending their settlement time for such claims until the patience of the claimant wears out and he forgets it and writes it off. This seems to be the cheapest way for the rails to function in this field. There are hundreds of thousands of dollars accumulated over the last 25 years in claims on potato products moved from the Atlantic area, and other perishable commodities moved in other areas—we are not unique in this. I would like to know why you cannot compete with the highway system of transportation in this.

Mr. MacMillan: I imagine one of the problems flows from the size of the organization. It is the magnitude of it as far as the railways are concerned. The trucking operations are all much smaller and much more personalized. There are many commodities moved over highway, as I am sure you are very familiar with, by family trucking operations. The fellow driving the truck is actually the owner or the part-owner of it and he can dispose of a claim right there on the spot. In the railway scene, this is a very large operation and it takes time. Then again, we live to the terms of the bill of lading.

Mr. McCain: Mr. Chairman, so does the trucker live to the terms of the bill of lading except the terms of the bill of lading would indicate that he has a greater sense of responsibility than the railways and he is willing to settle. I submit, Mr. Chairman, that this is a responsibility which the rail transportation system should accept for damage to goods in transit rather than resort of an act of God or to some other excuse as the reason for not paying. I would ask, Mr. Chairman, that the president take this into very serious consideration.

I think the trade is prepared to accept that the size of the organization has something to do with it but I do not think the guy who is settling that claim should try to be a hero with his president by denying the customer his just rights. This is exactly what the trade feels the railroad is doing when they charge at least as much, and are not prepared to

[*Interprétation*]

M. McCain: Est-ce que ceci s'applique à toutes les denrées ou est-ce que les pressions exercées pour hâter le transport des céréales ont réduit sensiblement votre cycle moyen alors que la situation ne s'est pas améliorée dans d'autres régions qui n'ont pas subi les mêmes pressions?

M. Hunt: Vu les quantités énormes de marchandises que nous transportons, je ne présume pas qu'il y aurait même amélioration pour chaque denrée. Je l'imagine par rapport à la masse et sans doute que si nous examinions le cycle de tous les pools de wagons, nous en trouverions qui ont perdu de leur valeur depuis quelques années. Mais les cycles ont été resserrés pour le transport des céréales et du bois d'œuvre et certainement pour ce qui est du commerce de l'automobile aux trois niveaux, deux niveaux et pièces de rechange. Les cycles du mouvement de ces wagons ont été considérablement améliorés.

M. McCain: Au point de vue concurrence, pourquoi le rail résiste-t-il lorsqu'il s'agit de se rendre responsable des avaries aux marchandises en transit dont les dégats sont beaucoup plus graves que dans le transport routier? Je vise—de façon toute locale—les pommes de terre et les réclamations qui sont faites au sujet de ce produit pour des chargements acceptés par les camionneurs qui les règlent immédiatement à la satisfaction du receveur ou de l'expéditeur chaque fois que c'est possible; autrement, au moment du contrôle de la qualité.

Les chemins de fer ont eu comme pratique de retarder ces règlements de compte jusqu'à exaspérer et décourager le requérant puis l'oublier et le radier. C'est la façon la plus mesquine de procéder. Il y a des centaines de milliers de dollars accumulés depuis un quart de siècle en réclamations pour les pommes de terre transportées de la région de l'Atlantique et le transport d'autres denrées périssables dans d'autres endroits—nous ne sommes pas les seules victimes. Je me demande pourquoi vous ne pouvez pas en cela faire concurrence au système routier.

M. MacMillan: Une des difficultés résulte de l'ampleur de l'organisation. Les entreprises du transport routier sont de moindre dimension et beaucoup plus personnalisées. Beaucoup de marchandises sont transportées sur les grandes routes par des entreprises familiales. Le conducteur du camion est le propriétaire ou l'associé et peut régler sur place les réclamations. Les chemins de fer ont des opérations beaucoup plus vastes et nous devons nous conformer au connaissement.

M. McCain: Monsieur le président, le camionneur aussi est tenu aux termes du connaissement, sauf que les termes du connaissement indiqueraient qu'il a un meilleur sens des responsabilités que les compagnies de chemins de fer et qu'il est disposé à régler à régler ces comptes. Monsieur le président, les réseaux de transport du rail devraient accepter la responsabilité des avaries des marchandises en transit plutôt que de s'en remettre au sort ou à une intervention divine pour ne pas payer. Je demande, monsieur le président, que le président réfléchisse sérieusement à ceci.

Le monde des affaires est prêt à reconnaître que la grandeur de l'organisation entre en jeu, mais je ne crois pas que celui qui règle la réclamation doive jouer le héros auprès de son président en refusant au client ses droits légitimes. Le secteur commercial estime que les chemins de fer agissent exactement de cette façon quand ils exigent au

[*Text*]

provide the same service nor give the same concessions. We would like a little consideration in that field.

Mr. MacMillan: We will take a look at it.

• 1635

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you, Mr. Chairman, I know you will give me the same good co-operation that you have given everybody else, and you are doing a good job of chairing the meeting as usual.

I would like to follow up a question that was put to you a while ago, Mr. MacMillan, regarding CTC. You said that the CTC could, I believe, request you to do certain things, or to put more cars here or there. Has CTC done exactly that? Have they done so particularly pertaining to wheat or particularly when there are requests made in the House whether for a B.C. tree fruit group or for wheat or other commodities and I am speaking for the moment particularly of western Canada and the Martitimes. Has CTC requested you to do that, let us say since last spring?

Mr. MacMillan: No, they have not, Mr. Guay, at least not to my knowledge.

Mr. Guay (St. Boniface): They have not, but you say that they have the right to do so; they could if they so desired?

Mr. MacMillan: They police us. They police us in almost everything.

Mr. Guay (St. Boniface): I see. Thank you Mr. MacMillan.

Several comments have been made about the fact that when you receive new cars you seem to wreck a whole lot that you have been using. Why could you not hold some of these older cars for a while until the shortage problems we are facing are resolved? Why could they not be kept for a little while longer until you get additional cars instead of wrecking them. It has been said on many occasions, even in the House, that the moment you have a chance to get a few new cars you seem to wreck the same number of older ones.

Mr. MacMillan: I can only speak for our own property, and we do not do that, Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): You do not?

Mr. Rose: CPR.

Mr. MacMillan: We keep them. They take themselves out of service. I told you that some time ago we had 900 old boxcars stored which in the normal course of events would have been demolished and the usable parts salvaged because that was dictated by the economics, but in the face of this pressure, rather than do that we inaugurated a program to bring them up to a standard where they could be put back into operation. That is being done. I think I told the Committee, perhaps the second last time I was here that we had examined our residual cars and had picked out another 500 and had those added to the program also. So 1,400 of these cars are now going through the shops. They will be coming out two or three a day or more and going back into service. However, in normal times, we

[*Interpretation*]

moins cette somme et ne sont pas disposés à assurer les mêmes services ou à faire les mêmes concessions. Nous aimerions qu'une étude soit effectuée dans ce domaine.

M. MacMillan: Nous étudierons l'affaire.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vous remercie, monsieur le président. Je sais que vous collaborez avec moi tout aussi bien que vous l'avez fait avec les autres membres et bien sûr vous présidez fort bien à la réunion comme d'habitude d'ailleurs.

J'aimerais donner suite à une question qui vous a été posée il y a quelques instants, monsieur MacMillan, concernant la CCT. Vous dites que cette association pouvait exiger de votre part certaines choses, soit la mise en circulation d'un plus grand nombre de wagons ici ou là. La CCT l'a-t-elle fait? A-t-elle pris cette initiative, notamment concernant le blé ou surtout quand par l'intervention de la Chambre on demande des arbres fruitiers de Colombie-Britannique ou du blé ou d'autres denrées, et je parle à l'instant surtout de l'Ouest du Canada et des Maritimes. La CCT vous a-t-elle obligés à prendre de telles mesures depuis le printemps dernier?

M. MacMillan: Non, monsieur Guay, du moins pas que je sache.

M. Guay (Saint-Boniface): La CCT ne l'a pas fait, mais vous dites qu'elle y est habilitée? Qu'elle pourrait le faire si elle le jugeait à propos?

M. MacMillan: La CCT exerce sur nous un contrôle dans presque tous les domaines.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vois. Je vous remercie, monsieur MacMillan.

On a fait plusieurs interventions du fait qu'au moment où vous recevez de nouveaux wagons, vous semblez en détruire un grand nombre que vous aviez utilisés. Pourquoi ne pouvez-vous pas garder certains anciens wagons pendant un certain temps jusqu'à ce que la pénurie soit résolue? Pourquoi ne pas les garder un peu plus longtemps, jusqu'à ce que vous obteniez les wagons supplémentaires, au lieu de les détruire? On a dit à plusieurs reprises et même à la Chambre qu'au moment où vous avez la chance d'obtenir quelques nouveaux wagons, vous semblez détruire le même nombre d'anciens wagons.

M. MacMillan: Je puis simplement me prononcer au sujet des biens du CN et ce n'est pas ce que nous faisons, monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous ne le faites pas?

M. Rose: Le CP.

M. MacMillan: Nous les gardons, nous les mettons hors de service. Je vous ai dit qu'il y a quelque temps, nous avions emmagasiné 900 vieux wagons couverts qui en temps normal auraient dû être démolis tout en épargnant les pièces utilisables parce que cela s'imposait par souci d'économie. Mais face aux pressions exercées sur nous, au lieu de le faire, nous avons instauré un programme de réaménagement en fonction de normes qui permettent que ces wagons puissent être utilisés à nouveau. C'est ce que nous faisons. J'ai dit au Comité probablement l'avant-dernière fois que je me suis présenté ici que nous avions étudié ce qui nous restait de nos wagons et en avons choisi un autre 500 que nous avons ajoutés également à ce programme. Si bien que 1,400 wagons sont maintenant dans

[*Texte*]

would not have spent the money on those cars to make them usable again, serviceable.

Mr. Guay (St. Boniface): To follow that up, this morning in answer to a question you said: "We are operating as we have done for many years". I am just taking that particular quote out of context. That being the case, Mr. MacMillan you would agree that you are really working against odds, because you have a problem when you are asked for cars for wheat or for oil or for potash or any other commodity. There is a shortage, is there not? You are up against that?

Mr. MacMillan: There is a desperate shortage.

• 1640

Mr. Guay (St. Boniface): Right. Then that leads me to my next question. Why then do you spend money on an ad in a newspaper saying that you have new ideas from old hands. This exactly goes in with your statement this morning. In the ad you say that you are prepared to give service to the industry for all these things here including steel and coal companies, petroleum refineries, automobile companies, pulp and paper companies, chemicals, and so on, construction companies, and then you speak about the high efficiency opposed to distribution of service. By gosh do you not think we ought to do that first for wheat and potash and lumber and pulp before spending money out of your budget to advertise exactly something which you cannot cope with? In other words, it is like a company looking for new customers when they cannot deal with the customers they have at the moment; they cannot supply the service but they are advertising just the same, which costs a lot of money. This is what intrigues me. Maybe you are right. I am asking this question because I want an answer.

This is what the people out in my area say. Why is the CNR advertising so much with all these new ideas? Some of them are good, but your unit train is not a new one. It has been an old one for a long time, yet you would include it in this new idea.

Why is it that you are doing this? Is it because of fear that the thing will just drop and all of a sudden and you will not have any business? I am sure the wheat will stay there. I am sure the potash will stay there. I am sure the oil, pulp and so on all will stay there. Yet you cannot even cope with it at the present time.

It is very interesting to read this ad. Probably you can clarify it for me.

Mr. MacMillan: The basic purpose is the future. We are always looking to the future. We know the problems referred to in that ad are going to arise in the future, and we wish to help people solve these problems. Also the day will come when we have not got all our rolling stock in use as it is as of that time.

[*Interprétation*]

nos ateliers. Ils sortiront bientôt d'ici deux ou trois jours ou un peu plus tard pour être remis en circulation. Toutefois en temps normaux nous n'aurions pas affecté ces sommes d'argent à ces wagons pour les rendre à nouveau utilisables.

M. Guay (Saint-Boniface): Donnons suite à cette discussion: ce matin, en réponse à une question vous avez répondu: «Nos opérations n'ont pas changé depuis plusieurs années». Bien sûr je vous cite en dehors du contexte. Puisque c'est le cas, monsieur MacMillan, vous conviendrez que vous faites face à des difficultés nombreuses, car vous avez des problèmes quand on vous demande des wagons pour le transport du blé, du pétrole, de la potasse ou toute autre commodité. Il y a une pénurie de wagons, n'est-ce pas? Vous devez faire face à cette difficulté?

M. MacMillan: Cette pénurie est effarante.

M. Guay (Saint-Boniface): Bon. Cela m'amène à ma prochaine question. Pourquoi dépensez-vous des sommes folles pour une annonce qui figure dans un journal disant que vous avez de nouvelles idées qui ont surgi d'anciennes pratiques. Cela se rattache exactement à votre déclaration de ce matin. Dans l'annonce vous dites que vous êtes disposés à desservir l'industrie pour toutes ces choses, y compris les aciéries et les industries minières, les raffineries de pétrole, les sociétés automobilières, les compagnies de pâtes et papiers, les sociétés chimistes et ainsi de suite, les sociétés de construction, après quoi vous dites que la grande efficacité s'oppose à la distribution des services. Ne croyez-vous pas qu'il faille d'abord prendre cette mesure pour le blé, la potasse, le bois, les pâtes et papiers avant de puiser à même votre budget pour faire la publicité de ce qui vous échappe entièrement? En d'autres termes ça ressemble fort à une société qui cherche de nouveaux clients alors qu'elle ne peut même pas s'occuper de ceux qu'elle a à l'heure actuelle; elle ne peut pas fournir le service demandé, mais elle fait quand même des annonces qui coûtent fort cher; voilà ce qui m'intrigue. Il se peut que vous ayez raison. Je vous pose cette question parce que je veux une réponse.

C'est ce que disent les gens dans ma région. Pourquoi le CNR fait-il tant de publicité avec toutes ces nouvelles idées? Certaines d'entre elles sont bonnes mais votre train unitaire ne représente rien de nouveau. Cela fait belle lurette que ce n'est plus une nouveauté mais vous l'englobez dans les idées nouvelles.

Pourquoi faites-vous cela? Est-ce parce que vous craignez que tout cela s'arrête et que vous restiez sans rien à transporter? Je suis sûr que le blé va continuer, de même que la potasse, le pétrole, la pâte à papier et tout le reste. Vous n'arrivez même pas à transporter tous ces produits-là pour l'instant.

C'est très intéressant de lire cette annonce. Peut-être pourriez-vous me l'expliquer.

M. MacMillan: Nous travaillons pour l'avenir. Nous regardons toujours vers l'avenir. Nous savons que les problèmes que nous mentionnons dans cette annonce vont se poser dans le futur et nous voulons aider les gens à les résoudre. De même, le jour viendra où tout notre matériel roulant ne sera pas utilisé à plein comme il l'est maintenant.

[*Text*]

I cannot contemplate, and I do not think any of us do, that the enormous flow of traffic being handled by the Canadian railways today is the pattern of the future. I expect that will decline and we will get back to much more normal times. At that time we will be looking for business, and we are always looking for business.

Mr. Guay (St. Boniface): Yes, but you say here that you are trying to help the people in industry to solve their problems, while you cannot really solve your own by giving service to what is in front of you at the present time. Do you not think it would be better if you could really solve the problem in regards to stopping all the beefing and moaning that we are doing pertaining to wheat and pulp and cars for all these particular industries which are busting at the seams, and yet we just cannot make it? I know there are many reasons why you cannot supply them with cars, but the fact remains that you are not doing it. The demand is there, but you cannot give them the service. Yet you advertise the efficiency, the high service and everything else that you could do here.

I am sure an ad like this must cost you—it is probably in every paper across Canada—at least $300 or $400. That is in the *Globe and Mail* this morning. That is only for one paper. Maybe it is more.

My whole point is that if you cannot solve your own problem pertaining to delivery, giving service at the present time, how can you say to me that you are going to help people solve their problem in this particular regard?

Mr. MacMillan: I suppose it might be said that the timing is unfortunate.

Mr. Guay (St. Boniface): I see.

Mr. MacMillan: It is out there searching for new business. The realities of it are that we must always be thinking of the future in terms of our business. We have to look ahead. We cannot just live from day to day, today. We have to plan for the future. Those ads are directed to people who in turn are planning for the future, and we like to get in at the planning stage to discuss the transportation problems with them.

Mr. Guay (St. Boniface): How did you manage to look after all the demand you had during the war? You did it.

Mr. MacMillan: Sure, but it was not anything approaching the demand of today.

The Chairman: The next person I have on my list is Mr. McKenzie, but he informed me he was turning his spot over to Mr. Stevens. So I recognize Mr. Stevens, and Mr. Whittaker is next on the list.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Speaking about planning for the future, I was wondering if Mr. MacMillan could inform the Committee if the CNR has augmented their passenger rail equipment through the purchase of four rail diesel cars from the CPR recently?

Mr. MacMillan: I think we leased them. Yes, they were leased from them.

[*Interpretation*]

Je ne peux pas envisager, et je ne pense pas que personne d'autre puisse le faire, que ce flux de marchandises énormes que nous transportons aujourd'hui se maintiendra au même rythme à l'avenir. Je pense qu'il va décliner et que nous en reviendrons à des conditions beaucoup plus normales. A ce moment-là, nous chercherons des clients comme nous n'avons jamais arrêté de le faire.

M. Guay (Saint-Boniface): Oui, mais vous dites ici que vous cherchez à aider les industries à résoudre leurs problèmes, alors que vous n'êtes même pas en mesure de satisfaire la demande qui existe déjà. Ne pensez-vous pas qu'il vaudrait mieux essayer de résoudre le problème qui se pose à vous en ce moments, c'est-à-dire toutes ces récriminations concernant la pénurie de wagons pour pour le transport des céréales et du bois, wagons que vous ne pouvez pas fournir? Je sais qu'il y a beaucoup de raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas le faire mais il n'en reste pas moins que vous ne satisfaisez pas à la demande. La demande est là, mais vous ne pouvez pas fournir le service. Cela ne vous empêche de faire de la publicité autour de l'efficacité, de la qualité du service et de tout le reste que vous ne faites pas.

Je suis sûr qu'une annonce comme celle-ci doit vous coûtez au moins $300 ou $400 et on la trouve probablement dans tous les journaux du pays. Celle dont je parle est parue dans le *Globe and Mail* de ce matin et ce n'est là que le prix dans un seul journal. Peut-être même est-ce plus.

Mon argumentation repose sur le fait que si vous ne pouvez pas résoudre votre problème de livraison, si vous ne pouvez pas fournir les services nécessaires aujourd'hui, comment pouvez-vous me dire que vous allez aider les gens à résoudre leurs problèmes à ce sujet?

M. MacMillan: On pourrait dire probablement que le moment de la parution de ces annonces a été mal choisi.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vois.

M. MacMillan: Il y a qu'il nous faut simplement chercher de nouveaux clients. Il nous faut toujours songer à l'avenir en termes de clientèle. Il nous faut regarder de l'avant car nous ne pouvons pas vivre au jour le jour. Nous devons faire des plans pour l'avenir. Ces annonces sont destinées à des gens qui doivent, à leur tour, faire des plans pour l'avenir et nous aimerions participer dès l'étape de la préparation du plan pour discuter des problèmes de transport de ces industries.

M. Guay (Saint-Boniface): Comment avez-vous fait pour satisfaire à la demande pendant la guerre? Vous l'avez fait.

M. MacMillan: Certainement, mais cette demande était loin d'approcher en importance celle d'aujourd'hui.

Le président: Le député suivant sur ma liste est M. McKenzie mais il m'a informé qu'il cédait son tour de parole à M. Stevens. Je donne donc la parole à M. Stevens, qui sera suivi par M. Whittaker.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur le président. Puisque nous parlons de prévoir l'avenir je me demandais si M. MacMillan pouvait informer le Comité si le CNR a augmenté son équipement pour le transport des passagers par l'acquisition au CPR de 4 autorails diésel récemment?

M. MacMillan: Je pense que nous les avons loués. Oui, c'est cela, nous louons.

[*Texte*]

Mr. Stevens: Do you know generally what the terms of the lease were, how long and at what rental?

Mr. MacMillan: I saw it very recently, within the last two or three days.

Does anybody know the term? I am sorry, we do not have it here. I do not recall its being a long term.

Mr. Stevens: How many passengers would the four cars carry, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: I think about 80 per car.

Mr. Stevens: Where were you intending to use these cars? I understand they cannot be taken out of the province of Quebec.

Mr. MacMillan: We are going to use them in Southwestern Ontario, so we can take them out of the province of Quebec.

Mr. Mackasey: You can get through the border point and the customs and all that. We will manage that somehow, Mr. Stevens. It is still one country.

The Chairman: Order.

• 1645

Mr. Stevens: Are you saying that the lease arrangements with the CPR does not have a clause stating that they may not be used outside the Province of Quebec?

Mr. MacMillan: I do not know, Mr. Stevens; I have never seen it. Mr. Hunt tells me they are now in use in Southwestern Ontario and if there is a prohibition against moving them we are in default.

Mr. Stevens: I understand that but I will not get into it. Could you tell the committee then what the annual rental is or whatever your rental terms are with the CPR on these cars?

Mr. MacMillan: Unfortunately, we do not have that here. We can get that for you.

Mr. Stevens: Would you?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Stevens: When you refer to Southwestern Ontario, where specifically are these trains now being used?

Mr. MacMillan: From Toronto to London.

Mr. Stevens: Have you made any attempts to rent similar equipment from those in the United States that might have equipment available?

Mr. MacMillan: Mr. Hunt will tell you.

Mr. Hunt: Yes, both self-propelled cars—and I think these are the cars you have in mind—and also on conventional equipment. In the past six months we have been watching the American scene very closely.

[*Interprétation*]

M. Stevens: Connaissez-vous les termes du contrat, la durée et le tarif de location?

M. MacMillan: J'ai vu le contrat récemment, au cours des deux ou trois derniers jours.

Quelqu'un en connait-il les termes? Je m'excuse mais je ne l'ai pas ici. Je ne pense pas que ce soit un contrat à long terme.

M. Stevens: Combien de passagers ces 4 autorails pourraient transporter, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Je pense environ 80 chacun.

M. Stevens: Où comptez-vous les mettre en service? Je crois savoir qu'ils ne peuvent quitter la province de Québec.

M. MacMillan: Nous allons les utiliser dans le sud-ouest de l'Ontario et rien ne nous empêche de les sortir du Québec.

M. Mackasey: Vous allez pouvoir leur faire traverser la frontière les douanes et tout cela. Nous y arriverons d'une façon ou d'une autre, monsieur Stevens. Le Canada continue à n'être qu'un seul et même pays.

Le président: A l'ordre.

M. Stevens: Voulez-vous dire que le contrat de location avec CPR ne comporte pas une clause disant que ces autorails ne peuvent pas être utilisés à l'extérieur de la province de Québec?

M. MacMillan: Je ne sais pas, monsieur Stevens, je ne l'ai jamais vu. M. Hunt me dit que ces autorails sont maintenant en service dans le sud-ouest de l'Ontario et s'il y a une interdiction de ce genre, à ce moment-là, nous sommes en train de l'enfreindre.

M. Stevens: Je comprends. Laissons cela. Pourriez-vous dire au Comité quel est le taux de location annuel ou quels sont les termes du contrat que vous avez signé avec le CPR en ce qui concerne ces autorails?

M. MacMillan: Malheureusement, nous ne l'avons pas ici. Nous pourrions nous le procurer pour vous.

M. Stevens: Voulez-vous le faire?

M. MacMillan: Oui.

M. Stevens: Vous parlez du sud-ouest de l'Ontario, mais sur quelles lignes précisément ces trains sont-ils en service?

M. MacMillan: Sur la ligne Toronto-London.

M. Stevens: Avez-vous essayé de louer des équipements similaires de compagnies ferroviaires américaines qui en disposent?

M. MacMillan: M. Hunt vous le dira.

M. Hunt: Oui, aussi bien des autorails que des véhicules conventionnels. Au cour des six derniers mois nous avons surveillé de très près la situation aux États-Unis.

[*Text*]

Mr. Stevens: Have you been able to rent any?

Mr. Hunt: Not rail liners; we are looking at some other classes of equipment but not rail liners.

Mr. Stevens: Has the Department of Transport at any time indicated to you that they felt you should take a greater role in the commuter train travel in urban centres?

Mr. MacMillan: No, sir.

Mr. Stevens: Have they asked you to go through the various markets to see what passenger equipment is available for use on commuter trains?

Mr. MacMillan: Not through me. I will ask Mr. Hunt. No; the answer is no, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: On the commuter train service, the GO train service that you are running in conjunction with the Province of Ontario, could you tell the committee what total payments you have received, all in, from the running of that service in Ontario?

Mr. MacMillan: They filed the agreement.

Mr. Blenkarn: This agreement they filed, though, is for the first two or three years, Mr. MacMillan. This was the 1967 agreement and it has expired at this point. I know the service is still going.

Mr. MacMillan: It must just be operated under it. I will have to check on it.

Mr. Stevens: I will make it easier for you, Mr. MacMillan. Could you give me the total figures for 1971, 1972 and for the 11 months of this current year? I would appreciate it if you would break it down as to how you arrive at the charges to GO Transit or the Government of Ontario, whoever you are billing, on the basis of how much is the charge for depreciation, how much is for interest on your debt, how much is for actual operational cost?

Mr. MacMillan: Perhaps it would help you if I were to say now that the basis of the agreement is that they collect all the revenue, pay all the expenses and pay us a small managerial fee. We would have the revenue figure, I expect, and the expense figure in so far as it goes through our books. Whether that is total or not, I would not know.

Mr. Stevens: Yes. Mr. MacMillan, the specific term I used was "all in" payments that you receive. We are extremely curious to see your expense figures and it is that expense item that we are particularly interested in. We know what your basic arrangement is with the Government of Ontario but we would like to see the total payments that the Government of Ontario has had to make to you for this service, broken down in the manner that I indicated.

Mr. MacMillan: We will see if we can get that for you, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Yes. It is safe to say, though, that certainly the CNR is not losing any money on the GO Transit in the Province of Ontario.

[*Interpretation*]

M. Stevens: Avez-vous pu louer des machines?

M. Hunt: Pas des autorails; nous avons en vue d'autres types de véhicules, mais pas des autorails.

M. Stevens: Le ministère des Transports vous a-t-il fait savoir dernièrement qu'il aimerait pouvoir jouer un plus grand rôle en matière de communication ferroviaire de banlieues?

M. MacMillan: Non, monsieur.

M. Stevens: Vous a-t-il demandé de prospecter les divers marchés pour y rechercher du matériel roulant de passager à mettre en service sur les lignes de banlieues?

M. MacMillan: Pas par mcn intermédiaire. Je vais demander à M. Hunt. Non; la réponse est non, monsieur Stevens.

M. Stevens: En ce qui concerne les lignes de banlieues, les lignes de banlieues de Toronto que vous gérez conjointement avec la province de l'Ontario, pourriez-vous dire au Comité à combien se montent les subventions totales que vous avez reçues pour maintenir ce service en Ontario?

M. MacMillan: Une copie de l'accord a été versée au procès-verbal.

M. Blenkarn: Cet accord qui a été déposé ne porte que sur les deux ou trois premières années, monsieur MacMillan. Il s'agissait de l'accord de 1967 et il est maintenant expiré. Je sais que le service est toujours en place.

M. MacMillan: Il doit continuer à fonctionner en vertu de l'ancien accord. Je vais devoir vérifier.

M. Stevens: Je vais vous faciliter les choses, monsieur MacMillan. Pourriez-vous me donner le chiffre total pour 1971, 1972 et les onze mois de l'année en cours? J'aimerais également savoir comment vous calculez les montants que vous facturez au gouvernement de l'Ontario ou au GO Transit, combien vous calculez pour l'amortissement, combien porte sur l'intérêt sur la dette et combien pour le coût de fonctionnement effectif?

M. MacMillan: Cela vous aiderait peut-être si je vous disais maintenant que l'accord est fondé sur un arrangement par lequel la province perçoit tous les revenus, paie toutes les dépenses et nous verse une petite commission pour la gestion. Nous ne connaissons les revenus et les dépenses que dans la mesure où ces chiffres figurent dans notre comptabilité. Je ne sais pas s'ils y figurent intégralement.

M. Stevens: Oui. Monsieur MacMillan, ce qui nous intéresse le plus c'est de voir le chiffre concernant les dépenses. Je connais les termes généraux de l'accord avec le gouvernement de l'Ontario mais nous aimerions voir les versements totaux que le gouvernement de l'Ontario a dû vous faire pour ce service, avec les chiffres individuels que je vous ai demandés.

M. MacMillan: Nous allons voir si nous pouvons vous obtenir ces chiffres, monsieur Stevens.

M. Stevens: Oui. On ne risque rien de prétendre , néanmoins, que le CNR perd pas d'argent sur les lignes GO Transit dans la province de l'Ontario.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Stevens: In the last three years, up to the end of November, what have you been losing on commuter train service in the Montreal area?

• 1650

Mr. MacMillan: I could furnish you with that but whether we have it immediately available is something I do not know.

Mr. Stevens: How soon could you furnish us with that, Mr. MacMillan?

Mr. P. Taschereau, Q.C. (Executive Vice-President, Corporate Affairs, Canadian National Railways): If I may answer that, Mr. Stevens, we claim that our losses on commuter trains for 1971 were $2.3 million.

Mr. Stevens: Is that all in the Montreal area?

Mr. Taschereau: In 1971, yes. I am afraid I have not got it for 1972, but it is close to that. However, I can furnish that later on to you.

Mr. Stevens: And is it still running at such a significant loss?

Mr. Taschereau: I imagine it is just about that size, yes.

Mr. Stevens: I will put my last question then, Mr. Chairman.

I will take you back to 1969. At that time, Mr. MacMillan, you will recall that the Government of Ontario announced the extension of GO transit service to Richmond Hill and they subsequently announced that they had to break off negotiations with the CNR in that you had proposed significantly more costly terms for the running of that rail service than they had previously been able to negotiate with you with regard to the general GO transit. Are you familiar with what I am referring to?

Mr. MacMillan: I just have to consult with Mr. Hunt a moment.

I accept your statement of fact. I do not know the answer specifically, but I imagine what happened there was that that train would have run up what we call the Newmarket subdivision, which is the main line north on the west side of the city, up past Downsview Airport. It was a single track with a very great deal of industrial development through two or three miles of it, and for us to have accommodated GO transit service on it the track capacity would have had to have been substantially increased. I expect that was one of the main items for the expense in the proposal. The other GO service operates on the maine line, which is double track and has much more capacity. I can get you a better exposé of it, if you would like.

Mr. Stevens: I would be pleased if you would, Mr. MacMillan, especially in that the Richmond Hill track is not on the Newmarket subdivision in that it is the one that comes up on the east side of Yonge Street.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est exact.

M. Stevens: Au cours des trois dernières années, jusqu'à la fin du mois de novembre, combien perdiez-vous sur la ligne de banlieue de Montréal?

M. MacMillan: Je pourrais certainement vous trouver ces chiffres, mais je ne pense pas que nous les ayons ici.

M. Stevens: Combien de temps vous faudra-t-il pour les trouver, monsieur MacMillan?

M. P. Taschereau, C.R. (vice-président exécutif Affaires corporatives, Chemins de fer Nationaux du Canada): Si vous me permettez de répondre à cela, monsieur Stevens, nous estimons nos pertes sur les lignes de banlieues en 1971 à 2.3 millions de dollars.

M. Stevens: Tout cela pour la région de Montréal?

M. Taschereau: En 1971, oui. Pour 1972, je crains que nous n'ayons pas encore les chiffres mais ils sont proches de celui-ci. Néanmoins, je pourrais vous les fournir par la suite.

M. Stevens: Le déficit est-il toujours aussi important?

M. Taschereau: Je pense qu'il est de même importance, oui.

M. Stevens: Je vais donc poser ma dernière question, monsieur le président.

Revenons en arrière en 1969. A ce moment-là, monsieur MacMillan, le gouvernement de l'Ontario a annoncé l'extension du service de transit GO jusqu'à Richmond Hill et a fait savoir par la suite qu'il avait dû rompre les négociations avec le CNR car vous proposiez des termes sensiblement plus dispendieux pour le maintien de ce service que ce que le gouvernement avait prévu de dépenser pour l'ensemble du service de transit de Toronto. Vous souvenez-vous de cela?

M. MacMillan: Je vais devoir consulter M. Hunt un instant.

J'accepte votre exposé des faits. Je ne connais pas les détails de la réponse mais j'imagine que ce qui s'est passé est que cette ligne aurait dû passer par ce que nous appelons la subdivision Newmarket, c'est-à-dire la voie principale vers le nord à l'ouest de la ville qui passe près de l'aéroport Downsview. C'était une voie simple bordée d'un grand nombre d'établissements industriels étalés sur deux ou trois milles et pour y faire passer cette ligne de banlieues il nous aurait fallu doubler la voie. Je suppose que c'était là l'une des principales dépenses figurant dans le projet. Le reste des trains de banlieues passe sur les voies principales qui sont doubles et ont donc une capacité plus grande. Je pourrais rechercher davantage de détails sur cette affaire pour vous, si vous le souhaitez.

M. Stevens: Je vous en serais reconnaissant, monsieur MacMillan, surtout du fait que la voie de Richmond Hill n'est pas située dans la subdivision de Newmarket car elle parcourt de Yonge Street.

[*Text*]

Mr. MacMillan: The Bala subdivision.

Mr. Stevens: The Bala subdivision, yes.

Would you say that your observations are generally the same with regard to the Bala subdivision?

Mr. MacMillan: Yes, but the congestion is not nearly as severe there.

Mr. Stevens: It would be much more feasible?

Mr. MacMillan: Yes, it would be.

The Chairman: Mr. Whittaker, followed by Mr. Blenkarn, Mr. Rose and Mr. Mackasey, are on my list.

Mr. Stevens: Could I have a second round?

The Chairman: This is the seventeenth meeting of this Committee on Bill C-164.

Mr. Whittaker: Mr. MacMillan, is the rail connector between Clinton and Ashcroft being built now?

Mr. MacMillan: It is not actually being built, I think it is being surveyed. Certainly there is reconnaissance being done on the ground.

Mr. Whittaker: It is going to be built though, is it not?

Mr. MacMillan: Yes, that is my understanding.

Mr. Whittaker: Does the CNR want exclusive rights on that rail line?

Mr. MacMillan: No. My understanding is that the B.C. railway is entitled to run on it. I am not sure they want to exercise those rights, but I am quite sure that in the agreement they do have that right.

Mr. Whittaker: How about the CPR?

Mr. MacMillan: No, the CPR in the normal course of events would not operate on it because they do not connect with either end of it.

Mr. Whittaker: But it is not that far away that they could connect though? Where is it, down Lillooet?

• 1655

Mr. MacMillan: No, it would be Kamloops Junction on the east.

Mr. Whittaker: Why should you want the rights over it rather than the CPR? You already have a connector on to the BCR and they do not have any now. Is that not correct?

Mr. MacMillan: No, they do not, because they do not connect in Vancouver either. I would think the best answer is that they do not now connect with what will be the eastern terminus of that cut-off and to get there they would either have to build trackage or operate over our trackage.

Mr. Whittaker: Federal money is scheduled to be put in that. Do you not think it would be a better competitive situation if they did have rights on it?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: C'est la subdivision Bala.

M. Stevens: Oui, la subdivision Bala.

Les observations que vous venez de faire s'appliquent-elles également à la subdivision de Bala.

M. MacMillan: Oui, mais la voie y est certainement moins embouteillée.

M. Stevens: Ce serait donc beaucoup plus réalisable?

M. MacMillan: Oui, je le pense.

Le président: M. Whittaker a la parole, suivi de MM. Blenkarn, Rose et Mackasey.

M. Stevens: Voulez-vous m'inscrire pour un deuxième tour de questions?

Le président: Ceci est déjà la dix-septième séance de ce Comité sur le Bill C-164.

M. Whittaker: Monsieur MacMillan, la liaison ferroviaire entre Clinton et Ashcroft est-elle maintenant construite?

M. MacMillan: La construction n'est pas commencée, ou est en train de procéder aux levés. On est en train d'effectuer les levés sur le terrain.

M. Whittaker: Mais elle va être construite, cependant?

M. MacMillan: Oui, c'est ce que je crois savoir.

M. Whittaker: Le CN demande-t-il un droit d'utilisation exclusif sur cette ligne?

M. MacMillan: Non. Je crois que les chemins de fer de Colombie-Britannique ont également le droit de l'emprunter. Je ne sais pas s'ils souhaitent faire utilisation de ce droit mais je suis presque certain qu'ils le possèdent.

M. Whittaker: Qu'en est-il du CP?

M. MacMillan: Non, dans le cours normal des événements, le CP n'utiliserait pas cette voie car elle ne sera pas connecté avec le CN.

M. Whittaker: Mais les deux voies ne son pas trop éloignées pour qu'on puisse les connecter? Par où passent-elles, vers Lillooet?

M. MacMillan: Non, il s'agirait plutôt de Kamloops Junction vers l'est.

M. Whittaker: Pourquoi voudriez-vous y avoir compétence plutôt que le Canadien Pacifique? Vous avez toujours une liaison avec les chemins de fer de la Colombie-Britannique tandis que le CP n'en a pas actuellement. Est-ce exact?

M. MacMillan: Non, ils n'en ont pas parce qu'ils n'ont pas de liaison à Vancouver non plus. A mon avis, la meilleure réponse c'est qu'à l'heure actuelle ils n'ont pas de correspondance avec ce que sera le terminus de l'est et s'ils voulaient y arriver, il leur faudrait construire des voies ou utiliser les nôtres.

M. Whittaker: On a prévu des fonds fédéraux à cet effet. Ne croyez-vous pas qu'on aurait une meilleure concurrence s'ils y avaient des droits?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: I would not think so. I think the criterion ought to be whether or not the public would be adequately served.

Mr. Whittaker: At the moment a carrier operating within Canada is allowed a federal cost allowance on rail cars of only 6 per cent per year under declining balance compared to a leasing company operating identical equipment within Canada which can use a 20 per cent declining balance depreciation. The U.S. also allows common carriers a 20 per cent straightline depreciation when operating in the U.S. Does this treatment seriously affect the building of rail cars?

Mr. MacMillan: May I ask Mr. Corner if he would answer that, please?

Mr. Corner: No. The rates quoted pertain to income tax filing and while we are subject to income tax we are not paying tax and certainly that cannot be looked upon as any inhibiting factor in our acquiring cars.

Mr. Whittaker: You do not have any depreciation in other . . .

Mr. Corner: Oh, yes, we provide depreciation.

Mr. Whittaker: I thought this was what you were going to spend in your estimates . . .

Mr. MacMillan: After depreciation we do not have any net income upon which we are taxable, and I think that is what Mr. Corner means.

Mr. Whittaker: Yes, it is a capital cost allowance.

Mr. Corner: Our depreciation rate on rolling stock, freight car equipment is about 3⅓ per cent.

Mr. Whittaker: Virtually all equipment built in the U.S. for Canadian products movement is assigned to international service where you escape the tariff, duty can add from $3,000 to $6,000 to the cost of a unit designed for lumber movement, and the prices quoted by the Canadian manufacturers are almost identical. This has to do with the Canadian tariff on the equipment. The Canadian manufacturers are fully committed. Do you feel there should be something done in this area of tariff to get more equipment?

Mr. MacMillan: American equipment?

Mr. Whittaker: American equipment, yes.

Mr. MacMillan: Periodically we have but at the moment they are fully committed through 1974 and well into 1975. They are in no better position than the Canadian builders, perhaps even worse off.

Mr. Whittaker: The same applies to the sales tax. Canadian built rolling stock assigned to international service escapes the 12 per cent Canadian federal sales tax which it must pay if assigned to domestic service. Does this treatment, the same as the tariff, discriminate against Canadian customers?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: Je ne crois pas. A mon avis, le critère devrait être de savoir si le public serait mieux servi.

M. Whittaker: Actuellement, un transporteur qui a des exploitations au Canada bénéficie, au niveau fédéral, d'une indemnité des coûts des wagons ferroviaires de 6 p. 100 par an en vertu d'un solde décroissant tandis qu'une société de location dont les exploitations utilisent du matériel identique au Canada peut bénéficier d'un amortissement de 20 p. 100. Les États-Unis permettent aux transporteurs en commun d'inscrire un amortissement général de 20 p. 100 s'ils exploitent aux États-Unis. Ce système a-t-il un effet grave sur la construction de wagons de chemin de fer?

M. MacMillan: Puis-je demander à M. Corner de répondre à cette question, s'il vous plaît?

M. Corner: Non. Il s'agit ici des taux utilisés aux fins de l'impôt et bien que nous soyons imposables, nous ne payons pas d'impôt; cela ne nous empêche pas d'obtenir des wagons.

M. Whittaker: Vous n'avez aucun amortissement à d'autre . . .

M. Corner: Nous prévoyons un amortissement.

M. Whittaker: Je croyais que c'était cela que vous alliez dépenser dans vos prévisions.

M. MacMillan: Après amortissement, nous n'avons aucun revenu net imposable, et je crois que c'est cela que M. Corner veut dire.

M. Whittaker: Oui. Il s'agit d'une allocation pour frais d'immobilisation.

M. Corner: Notre taux d'amortissement pour le matériel roulant et les wagons de fret est d'à peu près 3 ⅓ p. 100.

M. Whittaker: Presque tout l'équipement construit aux États-Unis pour le transport de produits canadiens est affecté au service international où l'on peut éviter les tarifs, parce que celle-ci peuvent ajouter entre $3,000 et $6,000 au prix d'un wagon destiné au transport du bois de charpente, et les prix cités par les manufacturiers canadiens sont à peu près les mêmes. Cela n'a rien à faire avec les tarifs canadiens sur le matériel. Les manufacturiers canadiens sont entièrement engagés. Croyez-vous qu'on devrait faire quelque chose dans ce domaine des tarifs afin d'obtenir plus d'équipement?

M. MacMillan: Voulez-vous dire de l'équipement américain?

M. Whittaker: Oui, de l'équipement américain.

M. MacMillan: Nous l'avons fait de temps en temps, mais à l'heure actuelle ils sont entièrement engagés pour l'année 1974 et la majeure partie de 1975. Leur situation n'est pas meilleure que celle des fabricants canadiens, et elle est peut-être pire.

M. Whittaker: Ceci s'applique à la taxe de vente. Le matériel roulant construit au Canada et affecté au service international est exempté de la taxe de 12 p. 100 sur les ventes imposée par le gouvernement fédéral du Canada, mais cette taxe a été imposée sur le matériel affecté au service intérieur. Est-ce que ce système défavorise les clients canadiens de la même façon que les tarifs?

[*Text*]

Mr. MacMillan: I suppose to the extent that the net cost of the equipment is greater here than it is in the United States it might, but so far as we are concerned, as a matter of corporate policy, we buy at home where the opportunity is present. It is a fact that any equipment committed to international service does escape sales tax, and that is very beneficiary.

The Chairman: Are you through, Mr. Whittaker? Gentlemen, it is five o'clock. I had hoped to be done by that time but I have five names on my list. We are late in starting the second round. I would like the co-operation of the Committee, I will limit each of the members I have on my list to five minutes, and in this way we might be able to finish by 5.30 p.m.

I have Mr. Blenkarn, Mr. Rose, Mr. Mackasey, Mr. Mazankowski and Mr. Stevens, and I will take them in that order.

Mr. Blenkarn, it is now 5.00 o'clock. I want you to take a particular look at the clock, note it, and I will be using the hammer quite ruthlessly at 5.05 o'clock.

Mr. Blenkarn: I appreciate the ruthlessness of the Chairman, but could we round up some questions concerning this tower and the cost? I believe all members of the Committee have Mr. MacMillan's statement which was filed earlier. I observe that the function of the Canadian National Railways is not a function for TV or radio broadcasting so one purpose of the tower is to service the broadcasting industry. Is that correct?

Mr. MacMillan: That is one of the sources of revenue, Mr. Blenkarn, yes.

Mr. Blenkarn: One of the other purposes is supposed to be the use of the tower for telecommunications, but you have arrangement that your telecommunications are a joint function—certainly in the advertising field—with the Canadian Pacific Railway.

Mr. MacMillan: That is correct. I should tell you that in that context, the implementation of the actual service is divided between the two properties, but one provides the service in a given section of Canada. For example, Canadian National is the agency providing the service in Toronto but the whole plant from coast to coast is interconnected.

Mr. Blenkarn: So it is an interconnected operation.

Mr. MacMillan: Oh yes, physically.

Mr. Blenkarn: You suggested that one of the reasons for going ahead with the tower was the growing public feeling that the project was a myth. On what did you base that? I never heard of the suggestion that this project was a myth.

Mr. MacMillan: That probably was the result of public utterances and conversations of one kind and another. After all, we have been in the planning stage for four or five years.

Mr. Blenkarn: Well, is that an unusual thing to be in the planning stage for four or five years with 190 acres of land for redevelopment?

Mr. MacMillan: It is much much longer than we have ever had anyplace else.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: J'imagine que c'est possible dans la mesure où le coût net de l'équipement est plus élevé au Canada qu'aux États-Unis, mais en ce qui nous concerne, la politique de notre société est d'acheter chez nous si possible. Il est certain que le matériel affecté au service international évite la taxe sur les ventes, ce qui est favorable.

Le président: Avez-vous fini, monsieur Whittaker? Messieurs, il est 5 heures. J'avais espéré finir à cette heure-ci mais j'ai encore cinq noms sur la liste. Nous avons commencé un peu tard le deuxième tour de questions. Je voudrais que le Comité m'aide un peu, et je vais limiter les membres inscrits sur la liste à cinq minutes, et de cette façon il se peut que nous puissions terminer à 5 h 30.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Blenkarn, Rose, Mackasey, Mazankowski et Stevens.

Monsieur Blenkarn, il est déjà 17 heures. Je vous demanderais donc de regarder la montre, car à 17 h 05 je vais vous arrêter.

M. Blenkarn: D'accord, mais pourrions-nous poser des questions concernant cette tour et son coût? Tous les membres du comité doivent avoir reçu une copie de la déclaration faite par M. MacMillan. Pour les objectifs, ceux du Canadien National ne sont pas les mêmes que ceux de la télévision et de la radio, d'où je conclus que cette tour doit desservir le secteur de la radiodiffusion.

M. MacMillan: Ce sera l'une des sources de revenu, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: D'autre part, cette tour sera également utilisée pour les télécommunications; or, en matière de publicité radiotélévisée, vous êtes censés le faire conjointement avec le Canadien Pacifique.

M. MacMillan: C'est exact. A ce propos, ce service relève des deux cités, bien que les programmes soient répartis selon les diverses régions géographiques du pays. Ainsi, c'est le Canadien National qui sera en charge dans la région de Toronto, alors que les installations sont reliées entre elles sur l'ensemble du territoire.

M. Blernkarn: Donc, il s'agit d'une opération conjointe.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Blenkarn: Vous avez dit qu'une des raisons qui militent en faveur de la construction de cette tour est de lutter contre le préjugé du public à l'endroit de ce projet. Pour ma part, je n'ai jamais entendu dire que ce projet soit qualifié de mythe.

M. MacMillan: Ce sont sans doute des rumeurs qui circulent. N'oubliez pas que ce projet est à l'étude depuis quatre ou cinq ans déjà.

M. Blenkarn: Est-ce tellement étrange d'étudier un projet pendant quatre ou cinq ans alors qu'il porte sur la mise en valeur de 190 acres de terrain?

M. MacMillan: C'est plus long que ce qui a jamais été fait ailleurs.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: You suggested also that one of the main reasons for the tower was to service the CBC and to consolidate CBC land. Have you negotiated a satisfactory land exchange? What land exchange have you made with the CBC?

Mr. MacMillan: Yes, we have negotiated a land exchange. Basically the exchange is this: the site of our old Central Street freight sheds, which stand in the name of the Canadian National, pass to the CBC. In exchange for that they give us—if, as and when the lands are vacated—their present holdings on Jarvis Street, a small parcel on Yonge Street, I think the 33-acre parcel at Don Mills, and in addition to that, a parcel of land in Vancouver on Georgia Street. I think that is it.

Mr. Blenkarn: Are any of these particular parcels of land of any value in running the railroad, or are you becoming a land trading company?

Mr. MacMillan: I am not sure how directly associated with running a railway they are, but we are one of the largest landowners in the country, and it is not at all uncommon for us to trade land.

Mr. Blenkarn: Have you appraisals for these lands indicating that you are getting a good deal, or is it for the convenience of the government and the CBC that you are making these transactions?

Mr. MacMillan: No, it is an extremely good deal from our point of view.

Mr. Blenkarn: You will be able to file with us appraisals on this?

Mr. MacMillan: Yes, I think I can. I have forgotten when they were.

• 1705

Mr. Blenkarn: The thing that has most concerned me and, I am sure, some other members, is the statement that you said the CP agreed to in return for non involvement on their part in the tower, to make sustantial concessions to the CN. I asked you about those earlier, you were reluctant to give them to me. I would therefore like to move, Mr. MacMillan and Mr. Chairman:

> That the Canadian National Railway be required to table with this stading Committee on Transport and Communications all agreements with the Canadian Pacific Railway or Marathon Realty Limited with respect to the Canadian National tower as described in Clause 3(1)(a) of Bill C-164.

I have that in both official languages.

The Chairman: Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: I would remind the Committee that from time to time I have found it necessary to state that there is some information which we are most loathe to divulge because it is prejudicial to the interests of the Canadian National and it is prejudicial because it can inhibit our future business transactions. The company is, after all, a business concern and it must be able to reassure people with whom we are contracting that the details of the contractural obligation will not be divulged publicly. In this particular case if we were to divulge the terms of this transaction, it quite readily could become prejudicial to the interests of the Canadian Pacific and the management of Canadian National views it as being prejudicial to our own interests. Traditionally the Committee has respected that position.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Vous avez dit également que cette tour desservirait Radio-Canada et servirait par la même occasion à consolider les terrains appartenant à Radio-Canada. Avez-vous ainsi négocier un échange de terrains satisfaisant? Quelle transaction avez-vous réalisée avec Radio-Canada?

M. MacMillan: Une transaction a été effectuée, effectivement. Elle consiste en ceci: les anciens hangars pour wagons de marchandise de la Central Street qui appartenaient au Canadien National ont été repris par Radio-Canada. En échange, nous obtiendrons du terrain sur Jarvis Street, une petite parcelle sur Yonge Street, 33 acres environ à Don Mills et, en outre, une parcelle de terrain à la Georgia Street à Vancouver.

M. Blenkarn: Est-ce que ces terrains vous étaient d'aucune aide en ce qui concerne la gestion à proprement parler des chemins de fer ou seriez-vous en train de devenir une société immobilière?

M. MacMillan: Pour les liens directs avec la gestion, je n'ai pas de certitude, mais nous sommes effectivement un des plus gros propriétaires terriens du pays et il nous arrive bien souvent de faire des échanges.

M. Blenkarn: D'après les estimations qui ont été faites, croyez-vous avoir fait une bonne affaire par ces échanges ou cherchez-vous plutôt à donner satisfaction au gouvernement et à Radio-Canada?

M. MacMillan: Non, c'est une très bonne affaire, à notre point de vue.

M. Blenkarn: Est-ce que vous pourriez nous soumettre des estimations?

M. MacMillan: Certainement, j'avais oublié.

M. Blenkarn: Ce qui m'inquiète le plus dans votre déclaration, c'est que vous dites que le Canadien Pacifique a convenu d'accorder des concessions importantes au Canadien National en échange de sa non participation à la construction de la tour. Je vous avais déjà posé la question plus tôt, mais vous ne m'aviez pas répondu. J'aimerais proposer ce qui suit:

> Que les Chemins de fer Nationaux du Canada soient invités à communiquer au Comité des transports et des communications tous les accords conclus avec le chemin de fer Canadien Pacifique ou avec *Marathon Realty Limited* relativement à la tour du Canadien National mentionnée à l'article 3(1)(*a*) du bill C-164.

J'ai le texte dans les deux langues officielles.

Le président: Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Je tiens à souligner ici, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire par le passé, que nous hésitons à fournir certains renseignements qui risquent d'être préjudiciables au Canadien National en ce sens qu'ils pourraient nuire à nos transactions commerciales futures. N'oubliez pas en effet que notre société est une entreprise commerciale et que, dès lors, elle doit pouvoir assurer aux personnes avec lesquelles elle traite que les détails des accords conclus ne seront pas rendus publics. Si des détails de cette affaire étaient publiés, cela risquerait fort de porter préjudice aux intérêts du Canadien Pacifique, tandis que la direction du Canadien National estime que cela serait préjudiciable à nos propres intérêts. Le Comité a toujours respecté ce point de vue.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Mr. MacMillan, I appreciate that from a management point of view you may not want to reveal this particular alleged substantial concession but a number of us have deep concerns about the fact that we are spending, I suggest to you, equivalent to at least $35 million on this venture. There has been considerable discussion about the shortage of railroad rolling stock and we have now your further evidence that not only are we making deals here but we are exchanging property; there is the question of whole of land development; there is the question of whether the national company is getting a fair deal and that has a great deal to do with the financing of the national company and the purchase by the Government of Canada of preferred stock in the national company.

The Chairman: Mr. Blenkarn, you have taken up your five minutes, you have moved your motion.

Mr. Blenkarn: Therefore, I think this is a fair motion.

The Chairman: It is a fair motion, yes. Mr. MacMillan has suggested that if would be prejudicial to their operating an efficient railroad. I know what I said a few minutes ago I want to get through at 5:30 p.m. I am going to have to suggest once again that page 632 of May's sets out a chapter limiting the powers of select committees to send for papers. As I read at a Committee meeting on Thursday, November 29, the same section states:

> Nor can a committee require an officer of a public department to produce any paper which, according to the rules and practice of the House, it is not usual for the House itself to order to be laid before it . . .

And I referred at that time to page 250 of May's which goes on to say:

> There is, however, a general rule that papers should only be ordered on subjects which are of a public or official character.

Mr. MacMillan suggested that these figures you are requesting are not of a public character and he feels that he should not reveal them. I am going to have to rule accordingly, Mr. Blenkarn, that for those reasons the motion is out of order.

If you want to, as you are well aware, you can appeal my ruling.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I have no choice but to appeal your ruling and adivse you this that the whole matter has been brought into question. There is a partnership arrangement between the two railways in connection with the development of 190 acres of land in downtown Toronto . . .

The Chairman: Mr. Blenkarn what you are doing now is debating my ruling. My ruling, as I have said . . .

Mr. Mackasey: Call a question, call a question.

The Chairman: . . . to Mr. MacKasey, are not debatable. You I understand, are appealing the ruling of the Chairman to the Committee.

• 1710

Mr. Blenkarn: Yes, I am.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Je comprends que vous hésitiez à nous donner les détails sur cette concession importante, mais n'oubliez pas que, pour notre part, nous allons dépenser un minimum de 35 millions de dollars dans cette affaire. On a beaucoup parlé du manque de matériel roulant dans les chemins de fer; or, on voit ici que non seulement on fait des affaires, mais qu'on échange des terrains; il y a en outre le problème de la mise en valeur des terrains; la question se pose de savoir si le Canadien National fait une bonne affaire; ainsi revient sur le tapis tout le problème du financement du Canadien National et de l'achat par le gouvernement fédéral d'actions privilégiées de la Société.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous avez épuisé vos cinq minutes et vous avez déposé votre motion.

M. Blenkarn: Je pense que c'est une motion valable.

Le président: C'est exact. M. MacMillan a dit que cela serait préjudiciable au bon fonctionnement de sa société. J'ai dit il y a quelques instants que la séance devrait être levée à 17 h 30. Je répète encore une fois qu'il se trouve à la page 632 de May un chapitre limitant les pouvoirs des comités spéciaux pour exiger des documents. Ainsi que je l'ai dit le jeudi 29 novembre, cet article est libellé comme suit:

> Un comité ne peut requérir d'un représentant d'un ministère public de produire des documents qui, selon le règles et les pratiques de la Chambre, il n'est pas dans les habitudes de cette dite Chambre qu'ils soient déposés . . .

Et j'ai cité également alors la page 250 de May qui dit ce qui suit:

> Il y a toutefois une règle générale qui veut que seuls fassent l'objet d'un ordre de dépôt les documents de caractère public ou officiel.

Or, d'après M. MacMillan, les chiffres que vous avez demandés ne sont pas de caractère public et, à son avis, il ne devrait pas vous les communiquer. Dès lors, je déclare votre motion irrecevable.

Vous pouvez toutefois interjeter appel de ma décision.

M. Blenkarn: Je me vois en effet obligé, monsieur le président, d'interjeter appel de votre décision. Il existe un accord d'association entre les deux sociétés de chemin de fer pour la mise en valeur de 190 acres de terrain au centre de Toronto . . .

Le président: Monsieur Blenkarn, vous êtes en train de discuter au sujet de ma décision, Alors que mes décisions, comme je l'ai déjà dit . . .

M. Mackasey: Mettez-la aux voix.

Le président: . . . à M. Mackasey, ne peuvent faire l'objet d'un débat. Vous pouvez cependant interjeter appel de cette décision.

M. Blenkarn: Oui, c'est ce que je compte faire.

[*Texte*]

The Chairman: The members have heard my ruling. The question is, shall the ruling of the Chairman be sustained? All those in favour? All those opposed to the Chairman's ruling?

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I know you want to get on with the ruling, but on a question of privilege or point of order.

The Chairman: You cannot interrupt the voting procedure, Mr. Mackasey.

The ruling of the Chairman is sustained by a vote of 9 to 6.

Mr. Blenkarn: Would you poll the members, please, Mr. Chairman? Mr. Chairman, I want a poll of the members.

The Chairman: Mr. Blenkarn wants a poll of the members. Is he not too late?

Mr. Blenkarn: No.

The Chairman: You should have said it at the very beginning.

I believe he can but, I just want to caution him. The next time he wants it, he should ask the Committee to be polled . . .

Mr. Peters: He does not need to poll them until he sees he looses.

The Chairman: That is right. It is just impolite if nothing else. The members shall be polled by the Clerk.

Chairman's ruling sustained: yeas, 9; nays, 5.

The Chairman: The next questioner I have is Mr. Rose.

Mr. Mackasey: May I raise a point of order?

The Chairman: Go ahead, on a point of order.

Mr. Mackasey: My point of order—it is probably a question of privilege—is that I do not think that anybody should impute motives to any of us when we vote according to our conscience in any way. The remarks that went on the record I hope did not go on the record, insinuating that we do not want to hear this or we do not want to hear that. It is very unfair because nobody has any monopoly on integrity, least of all the honourable gentleman who made the statement.

The Chairman: I did not hear the statement, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Well, I heard it.

The Chairman: I hope it did not go on the record.

Go ahead, Mr. Rose.

Mr. Rose: I was going to ask you, Mr. Chairman, at the beginning if you would permit me to ask 5 minutes' worth of questions and then move a motion at the end of it to take up somebody else's time.

The Chairman: Mr. Rose, you are going to be given your time. You will be treated the same as Mr. Blenkarn.

[*Interprétation*]

Le président: Vous avez entendu ma décision. La question mise aux voix est la suivante: les membres du comité sont-ils en faveur de cette décision? Tous ceux qui sont pour? Tous ceux qui sont contre?

M. Mackasey: Une question de privilège.

Le président: On ne peut pas interrompre un vote.

La décision du président est retenue par 9 voix contre 6.

M. Blenkarn: Pourriez-vous faire un appel nominatif?

Le président: M. Blenkarn voudrait un appel nominatif. Est-ce que ce n'est pas déjà trop tard?

M. Blenkarn: Non.

Le président: Vous auriez dû le dire tout de suite.

C'est possible, mais je tiens à vous mettre en garde. La prochaine fois, il faudra le dire immédiatement.

M. Peters: Il n'est pas obligé de le dire jusqu'à ce que sa motion ait été battue.

Le président: C'est exact. Mais, néanmoins, c'est impoli. Le greffier va procéder à l'appel nominatif.

La décision du président est approuvée par 9 pour, contre 5 contre.

Le président: La parole est maintenant à M. Rose.

M. Mackasey: J'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y.

M. Mackasey: Il ne faut pas que l'on nous attribue des motifs lorsque nous votons selon notre conscience. J'espère que les remarques faites à ce propos ne figureront pas au compte rendu. C'est injuste, d'autant plus que personne ne détient le monopole de l'honnêteté et certainement pas la personne qui a fait les remarques.

Le président: Je n'ai rien entendu, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Mais moi, j'ai bien entendu.

Le président: J'espère que cela ne sera pas consigné au compte rendu.

Allez-y, monsieur Rose.

M. Rose: J'allais vous demander si vous accepteriez que je parle 5 minutes, après quoi je déposerai une motion dans le temps normalement accordé à quelqu'un d'autre.

Le président: Vous avez le même temps de parole que M. Blenkarn.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: I only had 5 minutes.

• 1715

Mr. Rose: I had some discussions with Mr. Hunt just at the break-up and I sort of gave him a notice of what I wanted to ask him, and I want to go back on this business of the engineers' training program, not from a point of view that I do not think that sort of thing is necessary and he has indicated this morning he has had some second thoughts about it, revisions in their way of operation, but I do not think it will come as any shock to him to learn that there is still some I think substantial need for clarification as to where the engineer stands in terms of his responsibility for the train when he has a student aboard and under such conditions as he may be ordered by the master mechanic to give over the controls. Mr. Hunt, can you foresee a situation—I am not talking about the past—where an engineer has a brakeman trainee, or an engineer trainee aboard, and the engineer is ordered by the master mechanic to let the student take over the controls at a precise time and point? Can you see that happening ever again?

Mr. Hunt: I could not say it would never happen in the future. It is not our approach at the moment; I do not see it happening.

Mr. Rose: Has your office recently, or ever, issued instructions because you have had some second thoughts about this very controversial situation? The instructions, to the engineers and the master mechanics, will be that the engineer was in charge of the train; he could voluntarily allow the controls of that engine to be given over to the trainee, but was under no obligation to do so—regardless of what the master mechanic said. Have you ever issued instructions to that effect?

Mr. Hunt: No, I do not say we have issued instructions. In the inauguration of the program some time back, in discussing with the regions our techniques of application, it was decided that the master mechanic might run into the situation where he might have to order an engineer out of his seat to allow the trainee to handle the locomotive. That kind of thing took place in our initial discussions. As I said to you before, it happened that a master mechanic did order an engineer out of his seat. That was some time ago. I think I also said that we have now found, through transition and the techniques of this training scheme, that that is not now necessary. I felt then, and I still feel that in the introduction of the scheme it was necessary to get the point across that this kind of training should exist.

Mr. Rose: I do not think anybody would quarrel with the need to develop engineers in a different way because you no longer have firemen.

But I want to ask Mr. Taschereau a question because of his vast experience on CTC. If an agreement between the union and the company is in conflict with the uniform code, which has the status of statutory law under the Railway Act, which takes precedence—the code or the company-union agreement?

Mr. Taschereau: I think I have to give you an off-the-cuff opinion on that, Mr. Rose: the regulation, under the statute takes precedence.

Mr. Rose: Then in this situation that you have described—where the engineer is in charge of the train, the master mechanic orders the student to take over from the

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Je n'ai eu que 5 minutes.

M. Rose: J'ai parlé à M. Hunt pendant la pause, si bien qu'il sait maintenant quelle question je veux lui poser; je voudrais donc revenir à la question de la formation de mécaniciens de locomotive, non pas que je pense que ce soit un programme inutile, mais simplement qu'il n'a pas été clairement défini quelles sont en réalité les responsabilités du mécanien de locomotive lorsque, notamment, il a un apprenti avec lui ou lorsque le mécanicien en chef lui ordonne de lui céder les contrôles. Monsieur Hunt, pensez-vous qu'il pourrait arriver qu'un mécanicien de locomotive ayant à bord un garde-freins stagiaire ou un mécanicien stagiaire puisse recevoir l'ordre du mécanien en chef de laisser le stagiaire prendre le contrôle de la locomotive?

M. Hunt: Nous ne le faisons pas actuellement et je ne pense pas que cela arrive, mais je ne saurais le garantir.

M. Rose: Avez-vous publié des instructions récemment à ce sujet? D'après ces instructions rédigées à l'intention des mécaniciens de locomotive ou des mécaniciens en chef, ce serait le mécanicien qui serait chargé d'assurer la marche du train; celui-ci pourrait passer les contrôles à un stagiaire, mais ne serait pas tenu d'exécuter les ordres du mécanicien en chef. Avez-vous publié des instructions à cet effet.

M. Hunt: Non, nous n'avons pas d'instructions de ce genre. Lors du lancement de ce programme, il y a quelque temps déjà, au moment où nous discutions des modalités d'application avec les représentants régionaux, il avait été décidé que le mécanicien en chef pourrait être obligé d'ordonner au mécanicien de quitter sa place pour permettre à un stagiaire de conduire la locomotive. Nous en avons parlé lors de cette discussion. Il est effectivement arrivé qu'un mécanicien en chef ordonne au mécanicien de locomotive de quitter son siège, mais il y a quelque temps déjà de cela. Il a été constaté maintenant que ceci n'est pas nécessaire. Mais j'estime toujours qu'au moment du lancement de ce programme il fallait faire comprendre aux intéressés que ce programme de formation est indispensable à la ligne.

M. Rose: Personne ne met en doute la nécessité de recycler les chauffeurs de locomotive.

J'aimerais maintenant poser une question à M. Taschereau, étant donné sa vaste expérience au sein de la Commission canadienne des transports. Si un accord entre le syndicat et la société est en contradiction avec le Code qui a force de loi en application de la Loi sur les chemins de fer, lequel des deux l'emporte, le Code ou la convention entre la société et le syndicat?

M. Taschereau: Je pense que ce sont les règlements qui l'emporteraient.

M. Rose: Dans le cas qu'on vient de citer, le mécanicien en chef ordonnerait au stagiaire de prendre les contrôles des mains du mécanicien de locomotive; pensez-vous que

[*Texte*]

engineer—in your view, would be in conflict with the uniform code in terms of the engineer's responsibility as captain of the ship?

Mr. Taschereau: I will be very glad to look into it, and give you my best opinion on it; but I am not familiar enough with the uniform code of operating rules to give you a sound opinion at the moment.

Mr. Peters: Could I ask one question for clarification?

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: I presume you are discussing a specific case; in this particular case, is the master mechanic also licensed under the federal government as an engineer?

Mr. Hunt: Yes, he is.

• 1720

Mr. Peters: Does he carry a higher licence qualification than the engineer?

Mr. Hunt: He is better qualified.

Mr. Peters: No. Does he carry a higher licence.

Mr. Hunt: Yes. He is a qualified engineer and he is also a company officer, and is able to instruct in the methods of operating and also the uniform code.

Mr. Peters: He has a licence under the Ministry of Transport for instruction as well as for being an engineer.

Mr. Hunt: No. He is qualified against our standards in the application of uniform code and the locomotive, and is recognized by the commission as a qualified officer.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters. Mr. Mackasey, do you have any questions?

Mr. Mackasey: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, how long have you now been President of the CNR?

Mr. MacMillan: It will be seven years at the end of the month.

Mr. Mackasey: You will be leaving us rather shortly?

Mr. MacMillan: At the end of April.

Mr. Mackasey: It is perhaps my last chance to say that you have been a very good president and a very, very good man in the industrial relations field, if I may say so.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

Mr. Mackasey: Mr. MacMillan, as a man of integrity, what about the land exchange between the tower and the CBC? Has anyone attempted to influence you or interfere with the decision-making of the CNR, an individual, a Cabinet minister or the government, as to what property you should select or accept in exchange for this land?

Mr. MacMillan: No, sir.

Mr. Mackasey: Would you tolerate it?

[*Interprétation*]

ce serait contraire au Code, vu les responsabilités du mécanicien de locomotive?

M. Taschereau: Je vais examiner le problème si vous le désirez, car je ne suis pas suffisamment au courant du Code pour vous donner un avis immédiatement là-dessus.

M. Peters: Pourrais-je poser une question?

Le président: Allez-y, monsieur Peters.

M. Peters: Nous discutions ici du cas d'un mécanicien en chef possédant en même temps les qualifications de mécanicien de locomotive.

M. Hunt: C'est exact.

M. Peters: A-t-il un permis d'une catégorie supérieure à celui de l'ingénieur?

M. Hunt: Il est plus compétent.

M. Peters: Non. A-t-il un permis supérieur?

M. Hunt: Oui. il est ingénieur breveté et il est aussi agent de la Société habilité à donner des cours sur les méthodes de fonctionnement et du code uniforme.

M. Peters: A-t-il un permis du ministère des Transports en ce qui concerne l'instruction aussi bien qu'à titre d'ingénieur?

M. Hunt: Non. Il est compétent selon nos normes pour l'application d'un code uniforme, et la Commission le reconnaît comme agent compétent.

Le président: Merci, monsieur Peters. Monsieur Mackasey, voulez-vous poser des questions?

M. Mackasey: Merci, monsieur le président. Monsieur MacMillan, depuis combien de temps êtes-vous président du CN?

M. MacMillan: Depuis 7 ans, à la fin du mois.

M. Mackasey: Vous allez nous quitter bientôt?

M. MacMillan: A la fin d'avril.

M. Mackasey: Ceci sera peut-être ma dernière occasion de dire que vous avez été un très bon président et que vous avez fait un travail excellent dans le domaine des relations industrielles.

M. MacMillan: Merci beaucoup.

M. Mackasey: Monsieur MacMillan, en ce qui concerne l'échange de terrain entre la tour et Radio-Canada, je sais que vous êtes intègre. Quelqu'un, par exemple un ministre ou le gouvernement, a-t-il jamais essayé de vous forcer la main ou d'intervenir dans la prise de décision du CN en ce qui concerne les propriétés que vous devez choisir ou accepter en échange de ces terrains?

M. MacMillan: Non, monsieur.

M. Mackasey: Est-ce que vous le supporteriez?

[*Text*]

Mr. MacMillan: No, sir.

Mr. Mackasey: Thank you. In the making up of boxcars, Mr. MacMillan, how many car shops do we still have in the CNR?

Mr. MacMillan: Three, plus the small one in Newfoundland.

Mr. Mackasey: You eliminate the better one in Quebec City, but that is ancient history. Is the repair of boxcars now giving a lot of work to Canadians?

Mr. MacMillan: They are all Canadians, so far as I know.

Mr. Mackasey: How many are there? What is the approximate work force?

Mr. Hunt: There are about 5,500 in the three shops.

Mr. Mackasey: Fine. The boxcars that you are buying from private enterprise, would that be Canadian Car or a Montreal . . .?

Mr. MacMillan: Yes. They are made in Trenton by the Eastern Car Company, which is Canadian Car; Hamilton Works of the National Steel Car Company; and a few are manufactured by Procor at Sorel. They are all Canadian.

Mr. Mackasey: They would employ quite a few thousand Canadian workers, too. So, if we were to buy them in the United States or make the tariffs different, it would be unfair to the Canadian worker?

Mr. MacMillan: It diverts the labour.

Mr. Mackasey: Right. I gather you are not making any more out of B.C. fir?

Mr. MacMillan: No. Jacks in some cases, the lining.

Mr. Mackasey: Mr. MacMillan, is there a basic difference in the operation of the GO Transport from, say, the commuter rail service in Montreal? Is your role different?

Mr. MacMillan: The basic difference is that the GO service is operated with all new equipment and running in greater density than the commuter services in Montreal; everything that goes with this kind of equipment. It is light-weight equipment with conventional power.

Mr. Mackasey: Your relationship with the Ontario government is really an administrative operation.

Mr. MacMillan: Yes, it is.

Mr. Mackasey: What is the basic difference with the commuter operation?

Mr. MacMillan: In the commuter operation we run it lock, stock and barrel.

Mr. Mackasey: You are obliged there to put the accent on service?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non, monsieur.

M. Mackasey: Merci. En ce qui concerne la construction de wagons couverts, monsieur MacMillan, combien d'ateliers avons-nous encore au CN?

M. MacMillan: Nous en avons 3, plus un petit atelier à Terre-Neuve.

M. Mackasey: Vous éliminez le meilleur atelier à Québec, mais cela est une histoire ancienne. Est-ce que la réparation des wagons couverts crée beaucoup d'emplois pour les Canadiens?

M. MacMillan: Tous les ouvriers sont Canadiens, que je sache.

M. Mackasey: Combien d'ouvriers y a-t-il environ?

M. Hunt: Dans les trois ateliers il y a à peu près 5,500 personnes.

M. Mackasey: Merci. Les wagons couverts que vous achetez des entreprises privées, sont-ils canadiens ou montréalais . . .?

M. MacMillan: Oui. Ils sont construits à Trenton par la Eastern Car Company, qui est une Société canadienne. Il y a aussi l'usine de la National Steel Car Company à Hamilton et quelques wagons sont fabriqués par Procor à Sorel. Ils sont tous faits au Canada.

M. Mackasey: Ces sociétés embauchent donc quelques milliers d'ouvriers canadiens. Si on achetait des wagons aux États-Unis ou si ou avait des tarifs différents, cela serait injuste à l'égard de l'ouvrier canadien?

M. MacMillan: Le travail serait fait ailleurs.

M. Mackasey: C'est cela. Si j'ai bien compris, vous ne fabriquez plus de wagons en sapin de la Colombie-Britannique?

M. MacMillan: Non. Dans certains cas, par exemple, le doublage, on utilise d'autres bois.

M. Mackasey: Monsieur MacMillan, y a-t-il une différence fondamentale entre le système «GO» par exemple et les services des trains de banlieue à Montréal? Avez-vous un rôle différent?

M. MacMillan: La différence fondamentale c'est que les services GO fonctionnent en utilisant du matériel nouveau et offre plus de service que le système montréalais; ils ont tout ce qui a trait à ce genre de matériel léger à traction ordinaire.

M. Mackasey: Vos rapports avec le gouvernement de l'Ontario sont plutôt d'ordre administratif?

M. MacMillan: Oui.

M. Mackasey: Quelle est la différence fondamentale à l'égard du service banlieusard?

M. MacMillan: Nous contrôlons entièrement les services de trains de banlieue.

M. Mackasey: Vous êtes obligés de mettre l'accent sur les services?

[*Texte*]

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Mackasey: In both cases but you are obliged to absorb a deficit in the case of service in the Montreal area.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Mackasey: And eventually, you apply to the CTC which results in an increase in fares to the community.

Mr. MacMillan: Well, we have not been too successful in that.

Mr. Mackasey: I am glad to hear that. Thank you very much. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, when Mr. MacMillan previously appeared before the committee, he had indicated that he had comparative figures on the actual movements versus the targets for last year and this year. I am talking about the boxcar allocation targets. I wonder whether you could provide this information to the committee at this time. It is for last year and for the current crop year, from August 1 to the present time.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Mazankowski: If you have that, perhaps you could just table it with the committee.

Mr. MacMillan: That is the target and the actual.

Mr. Mazankowski: The target and the actual for . . .

Mr. MacMillan: For both railways.

Mr. Mazankowski: Yes. For last year and for this year.

• 1725

Mr. MacMillan: These figures that I will give you will be as of December 8.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to expedite the proceedings, could we have those figures tabled as an appendix?

The Chairman: Have you got them in a form that we can table or would you rather read them?

Mr. MacMillan: I will put them down on a slip of paper, or I can read them out in a second.

Mr. Mazankowski: Fine. I suppose this will cut down my five minutes, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan: Last year, the Canadian National target was 99,419 and our actual deliveries were 97,040. Canadian Pacific's target last year was 101,907 and their actual deliveries were 99,352.

Mr. Mazankowski: Was that for the total crop year, Mr. MacMillan?

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est exact.

M. Mackasey: Dans les deux cas, vous êtes obligés d'absorber un déficit à l'égard de services dans la région de Montréal?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Mackasey: Mais de temps en temps, vous demandez à la CCT la permission d'augmenter les tarifs pour le public.

M. MacMillan: Nous n'avons pas eu beaucoup de succès dans ce domaine.

M. Mackasey: J'en suis bien content. Merci beaucoup. C'est tout, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, quand M. MacMillan a comparu devant ce Comité, il avait dit qu'il avait des statistiques comparatives sur les mouvements réels par rapport aux objectifs pour l'année dernière et pour l'année en cours. Je songe aux objectifs de répartition des wagons couverts. Je me demande si vous pouvez donner ces renseignements au Comité aujourd'hui. Je songe aux statistiques de l'année dernière et pour l'année en cours, à partir du 1er août jusqu'à l'heure actuelle.

M. MacMillan: Oui.

M. Mazankowski: Si vous les avez, vous pouvez simplement les déposer devant le Comité.

M. MacMillan: Vous voulez parler des objectifs et des chiffres réels?

M. Mazankowski: Oui, je songe aux objectifs et aux chiffres réels pour . . .

M. MacMillan: Pour les deux chemins de fer?

M. Mazankowski: Oui. Pour l'année dernière et pour cette année.

M. MacMillan: Les chiffres que je vous donnerai s'appliqueront à partir du 8 décembre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pour hâter les choses, pourrait-on faire figurer ces chiffres en annexe au procès-verbal?

Le président: Les possédez-vous sous une forme que vous puissiez déposer ou préféreriez-vous les lire?

M. MacMillan: Je vais les inscrire sur un bout de papier mais je peux également les lire en quelques secondes si vous le voulez.

M. Mazankowski: Bien. Je suppose que cela m'enlèverait du temps sur mes cinq minutes, monsieur le président.

M. MacMillan: L'année dernière, l'objectif du Canadien National était de 99,419 et nos livraisons effectives se sont montées à 97,040. Les chiffres de l'année dernière du Canadien Pacifique se sont montés à 101,907 et 99,352 respectivement.

M. Mazankowski: Est-ce pour le total de l'année-récolte, monsieur MacMillan?

[*Text*]

Mr. MacMillan: No, no.

Mr. Mazankowski: For the calendar year?

Mr. MacMillan: August 1 to December 8.

The Chairman: Of 1972?

Mr. MacMillan: Of 1972, yes.

Mr. Mazankowski: Fine.

Mr. MacMillan: For 1973, our target to this date is 67,628; our actual is 65,738. Canadian Pacific's target is 67,066; their actual is 65,894.

Mr. Mazankowski: Thank you.

You had also indicated in an earlier committee meeting, Mr. MacMillan or Mr. Hunt, that you had received 3,000 new freight cars to date for the year 1973. Can you tell me how many of those cars could be classified as general purpose cars and used for the movement of grain?

Mr.Hunt: We expected to receive about 3,000 by year-end; correct.

Mr. Mazankowski: Just for the record, you said that you had hoped to receive 3,465 and that you have received 3,000 to date.

Mr. Hunt: Right. Let us talk about the 3,000.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Hunt: None of those cars are specifically earmarked for grain.

Mr. Mazankowski: Can you haul grain with them?

Mr. Hunt: It is very, very difficult because, of the boxes in question, there are a large number of boxes that are wide-door with plug-sliding arrangements, with anything from 12- to 18-foot doors. The bulkheads, of course—that is the bulkhead flats, the piggyback flats—of the whole range of 3,000, there are very, very few that are designed in such a way that they could easily be put into use . . .

Mr. Mazankowski: So you really have not increased your grain-moving fleet?

Mr. Hunt: I should have mentioned covered hoppers. There are some covered hoppers in there that are designed for potash, but which, of course, could be converted for use with grain.

Mr. Mazankowski: All right. Of the 2,500 you have retired, how many of those cars would have been suitable for the movement of grain?

Mr. MacMillan: In the first place, by definition, none of them; because they were out of service then. They were smashed and . . .

Mr. Hunt: That is correct. In the general categories, I would think that the narrow-door, general purpose boxcar would represent about 1,500 of those retirements that you mention. The remainder would be made up of other classes of equipment.

Mr. Mazankowski: Is it possible for you to give the Committee any information as to the number of cars that CNR has at its disposal which could be used for the movement of grain?

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Non.

M. Mazankowski: Pour l'année civile?

M. MacMillan: Du 1er août au 8 décembre.

Le président: De 1972?

M. MacMillan: Oui, de 1972.

M. Mazankowski: Bien.

M. MacMillan: Pour 1973, notre objectif à ce jour est de 67,628; le tonnage effectivement livré est de 65,738. L'objectif du Canadien Pacifique est de 67,066 et le tonnage livré est de 65,894.

M. Mazankowski: Je vous remercie.

Vous, M. MacMillan ou M. Hunt, avez également déclaré lors d'une séance précédente que vous aviez reçu 3,000 nouveaux wagons jusqu'à ce jour en 1973. Combien parmi ces wagons seraient classés wagons à l'usage général et combien sont réservés pour le transport des céréales?

M. Hunt: Nous attendons de recevoir 3,000 d'ici la fin de l'année, c'est exact.

M. Mazankowski: Pour préciser les choses, vous aviez dit que vous espériez en recevoir 3,465 et que vous en aviez reçus 3,000 à ce moment-là.

M. Hunt: Exact. Parlons de ces 3,000.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Hunt: Aucun de ces wagons n'est expressément réservé aux céréales.

M. Mazankowski: Pouvez-vous y transporter des céréales?

M. Hunt: C'est très très difficile car parmi ces wagons couverts, un très grand nombre ont des portes très larges ppéciales avec une ouverture de 12 à 18 pieds. Parmi les wagons plats à parois en bout et les wagons route rail, seul un très petit nombre sont construits de façon à pouvoir être utilisés facilement pour . . .

M. Mazankowski: C'est bien que vous n'avez pas vraiment accru le nombre de wagons à céréales?

M. Hunt: J'aurais dû mentionner les wagons à trémies couverts. Un certain nombre de ces wagons sont destinés à la potasse mais pourraient, bien entendu, être convertis pour les céréales.

M. Mazankowski: Très bien. Parmi les 2,500 wagons que vous avez mis hors service, combien auraient pu servir au transport des céréales?

M. MacMillan: Tout d'abord, et par définition aucun, car ils étaient déjà hors service. Ils étaient complètement usés et . . .

M. Hunt: C'est exact. Dans les wagons à porte étroite, c'est-à-dire les wagons couverts d'usage général représentent environ 1,500 parmi ceux que vous avez mis au rebut. Le reste serait constitué d'autres catégories de wagons.

M. Mazankowski: Pouvez-vous dire au comité combien de wagons le CNR possède actuellement qui pourraient servir au transport des céréales?

[*Texte*]

Mr. Hunt: That figure is easy to obtain but we do not have it at the moment.

Mr. Mazankowski: Could you provide it?

Mr. Hunt: Yes, it could be provided.

Mr. Mazankowski: Perhaps you might comment on this statement. It has been said that the number of boxcars suitable for the grain movement—and I am talking about CPR and CNR here—had dwindled to 48,200, as compared to 88,200, since the year 1963. Would you say that that is a relatively accurate statement?

Mr. Hunt: Yes, I would.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I have two names left on my list: Mr. Stevens and Mr. Godin. I would suggest that we hear them both.

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, in your 1971 annual report, you make this statement, and I quote directly:

> It is CN policy to make the provision of passenger services, as far as possible, a paying proposition for the railway.

I take it you would still agree with that 1971 observation?

Mr. MacMillan: Yes.

• 1730

Mr. Stevens: I notice on the balance sheet on your December 31, 1972 annual report you are sharing what you call property investment at $3,476,791,960, and that is after a depreciation of something over a billion. Mr. MacMillan, could you tell us what the present day current dollar value is of that property?

Mr. Corner: It is just impossible. These are assets recorded at cost or at value when the Canadian National Railways came into being and depreciation has been recorded in the accounts—certainly for all depreciable assets since 1956. But prior to that, in 1940, we started to depreciate equipment, rolling stock, and in 1954, as we said the other day, we started to depreciated hotel properties.

Mr. Stevens: Is it not true, when you say that the values go back, they go back initially to a 1923 figure?

Mr. Corner: Some of them would still be in existence.

Mr. Stevens: That is right. It is in the notes to your statement.

Mr. Corner: Right.

Mr. Stevens: If you cannot identify exactly would you take a guess as to what those assets are worth that the Canadian National Railways owns?

Mr. Corner: I just could not hazard a guess.

Mr. Stevens: Are you serious, that you are running a railway and you do not know what it is worth in terms of assets in present day value?

[*Interprétation*]

M. Hunt: C'est un chiffre facile à obtenir mais je ne l'ai pas ici pour l'instant.

M. Mazankowski: Pourriez-vous le rechercher?

M. Hunt: Oui, pas de difficulté.

M. Mazankowski: J'aimerais que vous commentiez ce que je vais dire. On a prétendu que le nombre des wagons couverts disponibles pour le transport des céréales—et je parle ici à la fois du CPR et du CNR—est tombé à 48,200, comparé à 88,200 en 1963. Ces chiffres sont-ils exacts?

M. Hunt: Oui, je crois.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Il me reste deux noms sur la liste: MM. Stevens et Godin. Je me propose de leur donner la parole à tous les deux.

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur MacMillan, dans votre rapport annuel de 1971, vous faites la déclaration suivante et je cite:

> La politique du CN est de rentabiliser dans toute la mesure du possible le service passager.

Je suppose que vous n'avez pas changé d'avis depuis 1971 à ce sujet?

M. MacMillan: Non.

M. Stevens: Je note dans notre bilan figurant dans votre rapport annuel du 31 décembre 1972, que vous partagez ce que vous appelez des investissements sur les propriétés de $3,476,791,960 après dépréciation de plus d'un milliard de dollars. Monsieur MacMillan, pourriez-vous nous dire quelle est la valeur de cette propriété, au taux actuel du dollar?

M. Corner: C'est impossible. Ce sont des biens dont le prix ou la valeur a été enregistrée lors de la création des Chemins de fer nationaux du Canada, et la dépréciation est indiquée dans les comptes, du moins pour tous les biens dépréciables, depuis 1956. Mais avant cela, avant 1940, nous avons commencé à déprécier notre équipement, le matériel roulant, et en 1954, comme nous l'avons dit l'autre jour, nous avons commencé à déprécier les propriétés hôtelières.

M. Stevens: N'est-il pas vrai, lorsque vous indiquez à quand remontent ces valeurs, qu'elles remontent au départ à 1923?

M. Corner: Certaines existeraient encore aujourd'hui.

M. Stevens: C'est juste. Cela figure dans votre état.

M. Corner: Exact.

M. Stevens: Si vous ne pouvez le dire avec précision, pourriez-vous donner une estimation de la valeur des biens possédés par le Canadien National?

M. Corner: Je ne peux donner un chiffre comme ça.

M. Stevens: Alors, sérieusement, vous exploitez une compagnie de chemin de fer et vous ne connaissez pas la valeur de ses biens, comme actif, aujourd'hui?

[*Text*]

Mr. Corner: No, they would all have to be appraised really.

Mr. Stevens: And you have no appraisal even for insurance purposes?

Mr. Corner: No, we are self-insurers.

Mr. Stevens: But you have no internal appraisal as to what your assets are worth. Is this what you are saying?

Mr. Corner: I am saying that. It is a monumental task.

Mr. Stevens: If I may come to the second question then, in your statement of earnings you show a depreciation in the amount of $62.9 million on items. I believe you can confirm that.

Mr. Corner: Depreciation?

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Corner: Yes.

Mr. Stevens: In other words, in spite of the fact you are not sure, presumably those assets are worth more than you paid for them and they are still being depreciated to the extent of $62.9 million?

Mr. Corner: Well, actually the depreciation is in excess of that for our total system.

Mr. Stevens: I am referring to the rail side.

Mr. Corner: I am sorry. Certainly the cost, the value in the books, of all these assets is known and upon that very definite base we do apply authorized depreciation rates to arrive at total depreciation. That we certainly know about.

Mr. Stevens: But the point I am making is that I would assume you would know what appraisal surplus you might have, if you wanted to record your books on the basis of current dollars, but I take it what you are doing is simply carrying stuff at cost, and even at that depreciating it.

Mr. Corner: That is right. It is usual.

Mr. Stevens: At $62.9 million.

Mr. Corner: I do not know of many commercial enterprises that do otherwise.

Mr. Stevens: And you are also paying interest, mainly to the Government of Canada, of about $66 million.

Mr. Corner: That is right.

Mr. Stevens: And the total revenue that you have received from passenger services is $66 million.

Mr. Corner: That is correct.

Mr. Stevens: If you wished to show your books on a different basis, for example if you followed what has happened in the Province of Ontario, where they wrote down to $1 their property values and since that time have had current costs against our road system, would you not be able from a bookkeeping service to show a very much less costly running charge for your activities?

[*Interpretation*]

M. Corner: Non, il faudrait tous les évaluer, en fait.

M. Stevens: Et vous n'avez pas fait d'évaluation, même pour les assurances?

M. Corner: Non, nous nous assurons nous-mêmes.

M. Stevens: Mais vous n'avez pas effectué d'évaluation interne de la valeur de vos biens. C'est bien ce que vous me dites?

M. Corner: C'est ce que je dis. C'est unt tâche monumentale.

M. Stevens: Alors, si je puis en venir à la deuxième question, dans l'état de vos gains, vous indiquez une dépréciation de 62.9 millions de dollars sur certains articles. J'imagine que vous pouvez confirmer cela.

M. Corner: Une dépréciation?

M. Stevens: Oui.

M. Corner: Oui.

M. Stevens: Autrement dit, bien que vous n'en soyez pas sûr, ces biens valent sans doute plus que le prix que vous avez payé et ils se déprécient toujours au taux de 62.9 millions de dollars?

M. Corner: En fait, la dépréciation est plus importance que cela pour l'ensemble du réseau.

M. Stevens: Je fais allusion au secteur rail.

M. Corner: Je suis désolé. Il est certain que le coût de revient, la valeur comptable de tous ces biens est connue, et c'est sur cette base très sûre que nous appliquons des taux autorisés de dépréciation pour calculer la déprécision globale. C'est une chose que nous connaissons.

M. Stevens: Mais j'imagine que vous sauriez de quel excédent d'évaluation vous disposez si vous vouliez faire vos comptes en termes de dollars actuels, mais que vous évaluez simplement le matériel au prix coûtant, le dépréciant même.

M. Corner: C'est cela. C'est ainsi qu'on procède.

M. Stevens: A 62.9 millions de dollars.

M. Corner: Je ne connais pas beaucoup d'entreprises commerciales qui fassent autrement.

M. Stevens: Et vous versez également des intérêts, au gouvernement canadien surtout, d'environ 66 millions de dollars.

M. Corner: C'est juste.

M. Stevens: Et le revenu total que vous a rapporté le service-voyageurs est de 66 millions de dollars.

M. Corner: C'est exact.

M. Stevens: Si vous vouliez faire vos comptes de manière différente, et si vous procédiez, par exemple, comme on a fait en Ontario, qui a ramené la valeur de ses propriétés à $1 et rembourse depuis ce temps ses frais ordinaires sur le réseau routier, un service de comptabilité ne pourrait-il pas indiquer des frais d'exploitation beaucoup moins élevés pour vos activités?

[*Texte*]

Mr. Corner: Because if you wrote it down, say, to $1 then you would not be applying any depreciation to that, would you?

Mr. Stevens: That is right.

Mr. Corner: Yes, that is true.

• 1735

Mr. Stevens: That is right. And if you did that, presumably you would be able to supply, free all passenger service for which you are now receiving revenue.

Mr. Corner: Yes, but would you ignore . . .

Mr. Stevens: Is that not correct?

Mr. Corner: I would not say . . .

Mr. Stevens: I think we are coming to a very fundamental problem here, though. As I see it, you are capitalized in a way that makes it extremely costly, for passengers, anyway, to use your services.

Mr. Corner: But if we applied today's cost to those asset values and depreciated today's cost asset values then the depreciation would be much higher than we record in the books with depreciation being based on historical cost.

Mr. Stevens: No, no. Mr. Chairman, if I may explain, I am indicating that rather than it being necessary for you to reflect a depreciation in the inflation that we now have in this country, your appraisal value surplus could be enough to offset any depreciation that your are recording on your books. In other words, I would suggest that your railway is worth probably two to three times what you are reflecting on your books, and at the same time you are still charging a depreciation that is approximately the same amount as you are charging in revenue for the use of your passenger services.

Mr. Corner: On the other hand, that appraisal surplus I would look upon as being fictitious. Where is the funding in that? It is simply the product, as you described it, to inflate your assets and credit some surplus account, appraisal surplus, and in so doing create some offset for depreciation.

Mr. Stevens: I take it your are familiar with the more modern accounting procedure that they are starting to follow in United States to reflect current value in a company, as opposed to what presumably is your traditional approach here?

Mr. Corner: I think it is widely held tradition of local business as well. Yet it is not to suggest that in the management of any business you should not appreciate the fact that assets are getting more and more expensive to acquire and consequently, if you base depreciation solely on past cost and you are faced with a problem at a later date to replace those assets, then if all you had was the depreciation set aside based on those old asset values you would not have enough money to replace at a higher value. Consequently I do not think you would disburse all your earned surplus in those circumstances. You would earmark some of that to help to provide for the acquisition of the new assets at a later date at a higher price.

Mr. Stevens: Are you suggesting that your rights of way, the real estate that you own in our urban centres, is not something that you could reflect an appraisal surplus on? There is no question about your having to replace it. The CPR are hitting a bonanza, certainly in the City of Toronto with respect to real estate that at least in one instance they thought they owned there. They are talking about real

[*Interprétation*]

M. Corner: Mais si on la ramène, disons, à $1, on n'y applique aucune dépréciation, n'est-ce pas?

M. Stevens: C'est juste.

M. Corner: Oui, c'est vrai.

M. Stevens: C'est juste, et en faisant cela, on pourrait sans doute offir gratuitement l'ensemble du service-voyageurs qui vous rapporte actuellement des revenus.

M. Corner: Oui, mais on ignore alors . . .

M. Stevens: N'est-ce pas vrai?

M. Corner: Je ne dirais pas . . .

M. Stevens: Je pense qu'on en arrive là à un problème tout à fait fondamental. Comme je vois les choses, votre capitalisation est très coûteuse, pour les voyageurs, du moins.

M. Corner: Mais si nous appliquions le taux actuel à la valuer de ces biens et si nous les dépréciions selon cette valeur actuelle, la dépréciation serait beaucoup plus importante que celle que nous inscrivons sur les registres en nous fondant sur le prix à l'origine.

M. Stevens: Non, pas du tout. Si je puis m'expliquer, monsieur le président, je veux dire que plutôt que de devoir traduire cette dépréciation suivant l'inflation que nous avons actuellement au pays, l'excédent de la valeur évaluée suffirait à compenser toute dépréciation que vous indiquez dans vos registres. Autrement dit, je pense que votre compagnie doit valoir deux à trois fois ce que vous indiquez dans les registres, ce qui ne vous empêche pas d'indiquer une dépréciation dont la valeur est à peu près la même que celle des revenus que vous demandez pour l'utilisation de votre service-voyageurs.

M. Corner: D'autre part, l'excédent d'évaluation ne serait pas réel. Que fait-on du financement là-dedans? Il n'est qu'un produit, comme vous l'avez dit, servant à gonfler la valeur de nos biens et à créditer quelque excédent évalué, ce qui permettrait de contrecarrer la dépréciation.

M. Stevens: Vous devez connaître les méthodes modernes de comptabilité dont on commence à se servir aux États-Unis pour déterminer la valeur actuelle d'une société, contrairement sans doute à votre méthode traditionnelle.

M. Corner: Je pense que c'est également une tradition fermement établie des entreprises locales. Cela ne revient pas à dire, cependant, que dans la gestion d'une entreprise, il ne faut pas tenir compte du fait que l'achat de biens devient de plus en plus cher, car, si on ne fonde la dépréciation que sur les prix du passé, on a par la suite des problèmes pour remplacer ces biens, si on ne connaît que la dépréciation fondée sur la valeur ancienne des biens, on n'a plus assez d'argent pour les remplacer à un prix plus élevé. Je ne pense donc pas qu'en de telles circonstances, on dépense tous les excédents qu'on a gagnés. On en met certains de côté en vue d'acheter plus tard de nouveaux biens coûtant plus cher.

M. Stevens: Prétendez-vous ne pouvoir tenir compte de vos emprises et des biens immobiliers que vous possédez dans les agglomérations urbaines, dans les excédents évalués? Il ne fait pas de doute que vous devrez les remplacer. Le CP a découvert une mine d'or, à Toronto en tous cas, dans le cas des propriétés immobilières que, dans un cas au moins, il pensait y posséder. On dit que ces propriétés

[*Text*]

estate being worth tens of millions of dollars and yet it is recorded on the CPR books at a very nominal value.

Mr. Corner: It is the same basis as we use. In other words, our accounting is no different in CN from CP.

• 1740

Mr. Stevens: I would suggest, though, that because of accounting procedure you are charging rates—I do not know about your freight side but certainly on your passenger service—that you would not need to charge if you properly reflected revenue and earnings and depreciations in terms of current dollars as opposed to the traditional method that you are following. And I think it is too bad that the greatest need in transportation in Canada today, urban transportation, is not being met. In saying that I am not necessarily faulting the CNR any more than the other railways, but I think you got a very unique franchise with your initial charters. If you read those charters, they initially said that you were to carry passengers and freight. I think you have tended, for reasons unknown to me but probably mainly for accounting reasons, to say, "let us run the freight but we want to make sure that passenger service can only be run under certain circumstances." I think there is a very serious thing in that we have rights of way in our urban centres that are not being utilized at the present time for commuter travel. These rights of way are worth tens of millions of dollars, and we find that when we try, in line with what Mr. Mackasey is saying, to get commuter train service running, we get a lot of red tape. We are told that perhaps the trains cannot run because they cannot be shown to run at a profit. We are told that we have to be referred to the Canadian Transport Commission and this type of thing.

The hard fact is that the people who want to use these commuter services are not being given the right to use them. I think there has to be an opening of this situation, and we must get the trains running.

The Chairman: Mr. Stevens, you have raised a very interesting point and the Chair was very lenient with you. I am sorry I cannot give you any more time. Mr. Godin.

Mr. Stevens: I am sorry too. You got me in mid-flight there.

M. Godin: Merci, monsieur le président. J'ai une question assez simple à poser à M. MacMillan. Étant donné qu'il songe à sa retraite, je me demande s'il ne serait pas temps, justement, de régler le cas de certains retraités, et de ceux qui le deviendront avant son départ. Les services rendus par le National Canadien sont inestimables; son personnel est compétent et les employés ont eu à travailler dans des conditions souvent assez pénibles puisque c'est un service public qui exige un travail aussi bien le jour que la nuit. Prenez le cas des anciens chefs de gare, dont le poste est en train de disparaître, et celui des télégraphistes. On les a promenés d'une gare à l'autre, d'une région à l'autre et comme c'est un service public, ceci est assez épuisant à la longue. Le militaire peut toucher sa pension apres 20 ans de service, les membres de la Sureté provinciale peuvent eux aussi, devenir éligibles à leur pension après 25 ans de service. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de négocier les conditions du fonds de retraite pour certaines catégories de

[*Interpretation*]

valent des dizaines de millions de dollars, alors que les registres du CP ne leur donne qu'une valeur nominale.

M. Corner: Il se sert des mêmes principes que nous. Autrement dit, la comptabilité du CN est identique à celle du CP.

M. Stevens: Je pense cependant qu'avec vos méthodes de comptabilité, vous imposez des tarifs, je ne sais pour le service-marchandises, mais c'est certainement le cas pour le service-voyageurs, qui pourraient ne pas être si élevés si vous calculiez correctement les revenus, les gains et les dépréciations en dollars actuels au lieu d'employer la méthode traditionnelle dont vous vous servez. Et je trouve tout à fait dommage qu'on ne subvienne pas aux besoins du transport le plus important au Canada actuellement, le transport urbain. Si je dis cela, je ne fais pas nécessairement porter la faute plus sur le CN que sur les autres compagnies de chemins de fer, mais il me semble que vos chartes initiales vous ont accordé une franchise tout à fait unique. Si on lit ces chartes, on voit qu'à l'origine, vous deviez transporter des voyageurs et des marchandises. Je pense que vous avez eu tendance, pour des raisons que je ne connais pas, mais qui doivent surtout avoir trait à la comptabilité, à prétendre exploiter le service de marchandises, tout en veillant à ce que le service-voyageurs ne soit assuré que dans certaines circonstances. Je crois que ceci est très grave, car nous avons dans nos centres urbains des emprises qui ne sont pas utilisées à l'heure actuelle pour des trains de banlieue. Ces emprises valent des dizaines de millions de dollars, mais il arrive que lorsque nous essayons d'obtenir des services de trains de banlieue, tel qu'a suggéré M. Mackasey, qu'on se heurte à beaucoup de paperasserie. On nous dit qu'on ne peut pas mettre en marche un service de trains parce qu'il n'est pas certain qu'on puisse réaliser des profits. On nous dit que l'on doit nous référer à la Commission canadienne des transports, etc.

Mais le fait essentiel, c'est que les gens qui veulent utiliser les services de banlieue n'obtiennent pas le droit de le faire. Je crois qu'on doit débloquer cette situation, et faire rouler les trains.

Le président: Monsieur Stevens, la question que vous avez posée est fort intéressante et la présidence a été très indulgente envers vous. Je regrette, mais vous n'avez plus de temps. Monsieur Godin.

M. Stevens: Je regrette aussi. Vous m'avez arrêté en plein vol.

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. I have a very simple question to put to Mr. MacMillan. In view of the fact that he is soon to retire, I wonder whether it would not be the ideal time to settle the cases of some people who have retired and of those who will likely retire before his own retirement. The services provided by CN are invaluable; the company staff is competent and has often had to work under very difficult conditions because this is a public service which requires employees to work both day and night. Take for example the case of former stationmasters, whose position is now disappearing, as is that of telegraph operators. They have been moved about from one station to another, and from one region to another, and since this is a public service, it is rather exhausting in the long run. Soldiers can draw their pensions after 20 years' service, members of the provincial police are also eligible for their pension after 25 years' service. Would it not be appropriate to negotiate the conditions of retirement funds

[*Texte*]

travailleurs après 35 ans de service? Si on attend qu'ils aient 60 ans pour leur donner droit à une pleine retraite, dans le cas de plusieurs employés du National Canadien, il est parfois trop tard; les statistiques démontrent que le taux de décès entre 50 et 60 ans est assez élevé.

Alors qu'est-ce que vous penseriez, monsieur MacMillan, de puiser dans le fonds de réserve au profit des retraités? On sait que le montant que vous récupérez chaque année dépasse de loin le montant que vous versez. Alors à ce compte-là, je pense que cela ne donnerait pas grand-chose de continuer dans ce sens-là, étant donné que ce n'est pas une question d'argent. L'argent est là et les besoins sont là. Alors, quelle est votre intention à ce sujet, s'il vous plaît?

The Chairman: Move up a little closer to the microphone, Mr. Godin. The light is not on.

Mr. MacMillan: Mr. Godin, I am not sure I got all your points because I was having a little difficulty here too. But I think your main point was a plea on behalf of pensioners. You made certain representations which are well founded, and we will be delighted to take them under consideration.

I should tell you that in so far as the Canadian National is concerned, we have adjusted the pensions of existing pensioners effective the first of the year for three or four years. Without a doubt we will be considering that at the meeting of the Board of Directors in January.

M. Godin: Merci bien. Je pense qu'il faudrait surtout songer à abaisser l'âge à 55 ans, par suite des décès prématurés qui surviennent dans plusieurs catégories de vos travailleurs. C'est beau de redresser, et je pense que c'est formidable, je vous en remercie et vous en félicite, mais le montant donné, je pense, arrive un peu tard. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de négocier et abaisser l'âge de la retraite?

Mr. MacMillan: At the moment the rules do permit a very early retirement. They can retire at age 55 with a combination of age and service. I think the factor is 85. So that at 55 with 30 years' service, an employee can retire.

Mr. Mackasey: Not at full pension.

• 1745

Mr. MacMillan: No. There is a penalty. There is a discount because of the early retirement. Retirement, I think, now can be taken without discount at 60. Yes.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, may I ask a supplementary question to the chartered accountant here arising from Mr. Stevens' remarks? If you have a current asset, perhaps a property in the city that at the present moment is superfluous, might you sell such property?

Mr. Corner: Yes.

Mr. Mackasey: Do you sell it at the current price?

Mr. Corner: That is right.

Mr. MacKasey: How do you handle that asset?

Mr. Corner: Well, for a depreciable asset, the proceeds go into the reserve for depreciation. For land that is not subject to depreciation, then the excess or the shortfall compared with book value, we take into profit and loss.

[*Interprétation*]

for certain categories of workers after 35 years' service? If one waits until they are 60 years old to give them the right to a full pension, it will be already too late for some CN employees; statistics show that there is a rather high death rate among persons aged between 50 and 60 years old.

What would you think then, Mr. MacMillan, of dipping into the reserve fund for the benefit of pensioners? We know that the amount you collect every year is far in excess of the amount you pay out, so I do not think it would be very useful to continue along this line, since it is not a question of money. The money is there and the need exists. How do you intend to deal with this problem?

Le président: Veuillez vous approcher du microphone, monsieur Godin. La lumière n'est pas allumée.

M. MacMillan: Monsieur Godin, je ne suis pas certain d'avoir saisi tous vos points, car j'avais quelque difficulté aussi. Je crois que vous plaidiez surtout en faveur des retraités. Vos instances sont bien fondées, et nous serons heureux de les prendre en considération.

Je devrais vous dire qu'en ce qui concerne le CN, nous avons ajusté les pensions des personnes actuellement retraitées, à partir du 1er janvier, pour une période de 3 ou 4 ans. Nous allons sans doute considérer cette question à la réunion du conseil de l'administration au mois de janvier.

Mr. Godin: Thank you. I think that the main concern must be the lowering of the retirement age to 55, because of the premature deaths which occur in several of your categories of workers. It is all very well to rectify things, and I think that it is wonderful; I thank you for it and I congratulate you on it. But I think that the sums given come a bit too late. Would it not be possible to consider the possibility of lowering the retirement age?

M. MacMillan: Les règles en vigueur actuellement permettent aux gens de prendre la retraite très tôt. Ils ont le droit de prendre leur retraite à 55 ans avec une combinaison d'âge et d'années de service. Je crois que le facteur est de 85. Donc, un employé de 55 ans ayant 30 ans de service peut prendre sa retraite.

M. Mackasey: Pas avec sa retraite totale.

M. MacMillan: Non, il y a une pénalité. Il me semble que les employés peuvent bénéficier d'une retraite sans pénalité à partir de 60 ans.

M. Mackasey: Monsieur le président, à la suite des remarques de M. Stevens, j'aimerais poser une question supplémentaire au comptable qui se trouve parmi nos témoins. Si vous aviez des biens superflus, actuellement, comme, par exemple, un terrain en ville, le vendriez-vous?

M. Corner: Oui.

M. Mackasey: Le vendriez-vous au prix courant?

M. Corner: Oui.

M. Mackasey: Comment cette transaction serait-elle traitée sur le plan comptable?

M. Corner: S'il s'agit d'un élément d'actif ayant été amorti, l'objet de la vente serait inclus dans la réserve pour amortissement. Pour des terrains qui ne sont pas soumis à l'amortissement, l'exécent par rapport à leur valeur comptable serait inclu dans le compte de pertes et profits.

[*Text*]

Mr. MacKasey: The same as any other industry.

Mr. Corner: I like what Mr. Stevens likes because, provided of course, it applies to CPR and all the offshoots of that, I think the taxpayer would be much further ahead.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: I have a supplementary along the same line. It is a very intriguing thing and I have had arguments like this on municipal councils, too. For instance, if we take a freight car that has a lifetime of 40 years, I think someone said here, it is conceivable that a taxpayer in Canada, during the course of his lifetime will pay for that boxcar twice, then all during his lifetime or the lifetime of the boxcar, you are depreciating it. So actually he has paid for two boxcars but he gets only one.

Mr. Corner: I could say this, Mr. Rose, we, within CN, and in CP, classify our various fixed assets into groups, and in so far as equipment is concerned, there would be categories of equipment, such as diesel units, freight cars, passenger cars, that type of thing. We apply to those group values the authorized depreciation rates that the CTC prescribes. Now, because we have groups and because they are rather sizeable . . .

Mr. Rose: The prescription by CTC is a diminishing balance, is it not?

Mr. Corner: It is a straight line.

Mr. Rose: Oh, a straight line now.

Mr. Corner: A straight line, yes. You have a particular car, say, that might last 40 years, 45 years, even though the useful life of the whole group is estimated as being 30 years, although some will conk out, become unserviceable, at 20 years but when you look at the whole group, provided that the estimate of useful life was properly calculated for the group, then what you lose on the swings, you gain on the roundabouts.

Mr. Rose: Yes. I would prefer you to address your comments to the main point I am making, that under the depreciation, as you are operating it, a taxpayer is actually paying for that vehicle or car or piece of equipment twice in his lifetime.

Mr. Corner: Well, no. It is the value that is going to be depreciated at the proper rate, and as I say, you might be depreciating a value that no longer exists in the form of an asset because it did not last its total life, and then the reverse can also pertain.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay, on a point of order.

Mr. Guay (St. Boniface): It is not a point of order. In view of the discussion we had at the steering committee meeting about bringing back the CNR this day with the ultimate aim of finishing with them this evening by six o'clock, I was going to move, if necessary, the appropriate motion thanking them for appearing before us in regard to Bill C-164. Whether they will be required for other purposes at a later date is a secondary matter for the moment, but as far as C-164 is concerned, and in view of the discussion again at the steering committee meeting, I felt that we could end with them at the present time.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Vous feriez donc la même chose que toute autre entreprise.

M. Corner: J'aime ce qui plaît à M. Stevens car, à condition que cela s'applique au CP et à toutes les autres entreprises de ce genre; je pense que les contribuables en bénéficieraient beaucoup.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: J'aimerais poser une question supplémentaire sur le même sujet. C'est une chose qui me préoccupe assez, dont j'ai déjà discuté au sein de conseils municipaux. Prenons l'exemple d'un wagon ayant une durée d'utilisation de 40 ans; est-il concevable qu'un contribuable canadien, pendant sa vie, aura payé deux fois pour ce wagon puisque ce dernier aura été amorti pendant la même période? En fait, le contribuable a payé pour deux wagons mais n'en a obtenu qu'un.

M. Corner: Je dois vous dire, monsieur Rose qu'au CN, comme au CP, nous classons nos divers éléments d'actif dans diverses catégories; il y a donc des catégories de matériel, telles que les unités diesel, les wagons de marchandises, les wagons de passagers, etc. Nous appliquons à ces divers groupes les taux d'amortissement prévus par la CCT. Il s'agit de groupes assez importants . . .

M. Rose: Les taux prévus par la CCT correspondent à un solde décroissant, n'est-ce pas?

M. Corner: Non, ils sont appliqués à la même valeur, tous les ans.

M. Rose: Oh!

M. Corner: C'est cela. Prenons l'exemple d'un wagon devant pouvoir être utilisé pendant 40 ou 45 ans; même si la durée d'utilisation de la catégorie est évaluée à 30 ans, il se peut que certains deviendront inutile à 20 ans mais la moyenne d'utilisation peut être fixée assez précisément; on peut donc rattraper d'un côté ce que l'on perd d'un autre.

M. Rose: Oui. J'aimerais cependant que vous limitiez vos commentaires à ma remarque, à savoir qu'en vertu de votre système d'amortissement, les contribuables paient deux fois pour le matériel.

M. Corner: Non. Comme je l'ai déjà dit, il se peut que l'amortissement s'applique à du matériel qui n'existe plus, sous forme d'élément d'actif, puisqu'il est trop usagé, mais le contraire peut être également vrai.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay, pour un rappel au Règlement.

M. Guay (Saint-Boniface): Ce n'est pas un rappel au Règlement. Étant donné la ciscussion que nous avons eue au sein du comité directeur, pour faire revenir aujourd'hui les représentants du CN, afin d'en terminer ce soir à 18 h 00, j'allais proposer, si cela est nécessaire, une motion les remerciant d'être venus témoigner au sujet du bill C-164. Qu'ils soient convoqués à nouveau, pour une autre raison, à une date ultérieure, n'est pas en question pour le moment, mais, en ce qui concerne le bill C-164, il me semble que nous pourrions les libérer maintenant.

[*Texte*]

The Chairman: The Chair would greatly appreciate ending with them. Did you have a short supplementary?

Mr. Blenkarn: Yes.

The Chairman: We will hear it and then Mr. Guay can move his motion if necessary, but make it with unanimous consent.

• 1750

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, to the railway officials here, my calculation under the agreement you filed with me, Mr. MacMillan, is that you are collecting something in excess of $500,000 a year from the Province of Ontario who rent on the GO line. Is that correct at the present time?

Mr. MacMillan: I could not tell you, Mr. Blenkarn. Maybe somebody here knows.

Mr. Blenkarn: There is a series of subjects in the agreement for which charges are levied and whether those are rent is hard to say, but they certainly look like rent in the way they are referred to me.

You were losing money on commuter service in Toronto before the Ontario Government took it over.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Blenkarn: They took over your responsibilities and you are now receiving moneys from them.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Blenkarn: You have a profitable deal with them.

Mr. MacMillan: I do not know how profitable it is. We have expenses that have to be looked after. It is a management fee, as I recall it.

Mr. Blenkarn: The railway right of way as a railway right of way, I gather, is held on the books at the original cost, presumably the cost the Grand Trunk paid for it, which I think was probably very close to zero, back in 1840 or 1850, is that correct?

Mr. Corner: There would be additions and changes since that point in time, that is correct.

Mr. MacMillan: The basic land probably stands at whatever it cost originally.

Mr. Blenkarn: Yes, and the only capital cost you have then would be the depreciation presumably on track that you might have put in.

Mr. Mackasey: Did you find any oil on the right of way, Mr. MacMillan? You did not get anything like that.

Mr. MacMillan: No, not that I know of.

Mr. Mackasey: You are not as lucky as CPR were.

Mr. Blenkarn: There are a number things here, sir. One of the major concerns in my constituency is the fact that you cannot get a GO train because the railway insists on running freight through at rush hours, so the GO trains can only run every 20 minutes and people have to stand all the way in, indeed sometimes from Oakville and certainly from Clarkston. These railway lines are for the public good, they carry passengers, the Ontario Government bailed them out of losers, the Ontario Government is paying, what I suggest is a profitable rent to the railway, and at the same time the service cannot be supplied because you would rather run freight through at rush hours.

[*Interprétation*]

Le président: Le président serait très heureux de le faire. Avez-vous une remarque supplémentaire?

M. Blenkarn: Oui.

Le président: Nous l'entendrons, puis M. Guay pourra proposer sa motion, si elle est acceptée unanimement.

M. Blenkarn: Monsieur le président, étant donné les explications qui m'ont été données par monsieur MacMillan, selon mes calculs, vous recevez un peu plus de $500,000 par an de la province de l'Ontario, pour la location de la voie «*GO*». Est-ce exact?

M. MacMillan: Je ne pourrais vous le dire, monsieur Blenkarn. Peut-être quelqu'un d'autres peut-il répondre?

M. Blenkarn: L'accord prévoit des frais pour certaines choses; je ne sais pas s'il s'agit toujours de frais de location, bien que ceci me paraisse assez probable.

Avant que le gouvernement ontarien ne s'occupe des transports de banlieue, à Toronto, vous y perdiez de l'argent.

M. MacMillan: C'est sûr.

M. Blenkarn: Le gouvernement a ensuite assumé vos responsabilités et vous paie certaines sommes.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Blenkarn: L'accord que vous avez passé avec lui semble donc très profitable.

M. MacMillan: Je ne sais pas dans quelle mesure il l'est. Nous avons des dépenses à assumer. Si je me vouviens bien, il s'agit d'un droit de gestion.

M. Blenkarn: Je suppose que le droit de passage du chemin de fer est comptabilisé, dans vos registres, au coût d'origine; il s'agit vraisemblablement du prix qu'a payé la *Grand Trunk,* en 1840 ou 1850, c'est-à-dire très vraisemblablement zéro dollar. N'est-ce pas?

M. Corner: Il faut dire que depuis cette époque il y a eu des changements et des additions.

M. MacMillan: La valeur du terrain est probablement comptabilisée au coût d'origine.

M. Blenkarn: Oui, et les seuls frais en capital que vous ayez à assumer seront donc vraisemblablement les frais d'amortissement pour les voies que vous avez créées.

M. Mackasey: Avez-vous trouvé du pétrole sur ce droit de passage, monsieur MacMillan? Vous n'avez rien trouvé de ce genre?

M. MacMillan: Pas à ma connaissance.

M. Mackasey: Vous n'avez pas autant de chance que le CP.

M. Blenkarn: J'aimerais faire quelques remarques sur cette question. Une des préoccupations les plus importantes de mes commettants est que vous ne pouvez assurer de service de trains «*GO*», car la société de chemins de fer insiste pour transporter des marchandises pendant les heures de pointe, ce qui fait que les trains «*GO*» ne peuvent rouler que toutes les vingt minutes; ceci oblige les gens à attendre, ce qui est le cas de Oakville et de Clarkston. Ces sociétés de chemins de fer ont été créées dans l'intérêt du public, pour transporter des passagers; le gouvernement ontarien se charge de gérer les voies non rentables, il paie ce que je considère être un loyer très rentable à la société de chemins de fer et, en même temps, le service ne peut être fourni car vous préférez transporter des marchandises pendant les heures de pointe.

[*Text*]

These are subjects, sir, that have to come up because we are talking . . .

Mr. MacMillan: I am not aware of any representations by the province of Ontario to increase the frequency. Some of my colleagues may know about it.

Mr. Blenkarn: I can bring them to you, sir.

Mr. Hunt: It is quite correct. When the GO system was planned, it was superimposed on the heaviest grid of freight traffic there is in Canada to start with. We knew that and the Ontario Government knew it, consequently a new plant was built in terms of signalling and control to handle this.

It was thought at that time the signal system should be put in on about a 20-minute headway, it could be brought down to 15, but the scheduling required by GO was a 20-minute headway. As Mr. MacMillan has said, we are not aware that anyone has asked us to run these things on a 10-minute headway, and our reply would be that this requires some further sophistication of the control system, and therein lies another discretion on capital.

Mr. Blenkarn: Is it necessary to run freight through between 7.00 a.m. and 9.00 a.m., and between 4.15 p.m. or 4.30 p.m. and, say, 6.00 p.m.?

Mr. Hunt: We are finding it is necessary to run freight at those very delicate hours.

The Chairman: Mr. Stevens, on a supplementary.

Mr. Stevens: Yes, Mr. Chairman, I wanted to make sure there is no doubt that the various things I asked to be filed will, in fact, be filed concerning running situations with regard to GO transit and certain other factors.

I agree it is not necessarily called "rent", that is why I used the word, but I would like to know all the payments you receive, how they are broken down, and how you apportion them.

Mr. MacMillan: Which we receive and keep?

Mr. Blenkarn: Which you receive.

Mr. MacMillan: You see we receive the fares, but we just pipe them right through.

Mr. Stevens: That is fine.

Mr. Blenkarn: No, what you get paid for your services.

Mr. MacMillan: Yes.

• 1755

Mr. Blenkarn: The management service, which I think was initially $50,000 a year, plus your depreciation charge, your interest charge, whatever you are charging. I would like to see them for the periods I mentioned. Mr. MacMillan mentioned that he was not aware of any request for a speedier service.

[*Interpretation*]

Ce sont là des sujets qu'il faut examiner car nous parlons . . .

M. MacMillan: Je n'ai pas connaissance du fait que la province de l'Ontario aurait demandé à augmenter la fréquence de passages des trains. Mes collègues en ont peut-être entendu parler?

M. Blenkarn: Je pourrais vous donner des documents à ce sujet.

M. Hunt: C'est très juste. Lorsque le système «*GO*» a été créé, il a été superposé au réseau de transport de marchandises le plus chargé du Canada. Nous le savions, le gouvernement ontarien le savait, et c'est pourquoi un nouveau centre de signalisation a été construit.

On croyait à l'époque que le système de signalisation prévu pour 20 minutes pourrait être ramené à 15 minutes mais l'horaire exigé par les trains «*GO*» se basait sur 20 minutes. Comme l'a dit monsieur MacMillan, nous n'avons pas connaissance du fait que quelqu'un nous aurait demandé d'augmenter la fréquence de passages de ces trains mais notre réponse, dans ce cas, serait sans doute qu'il faudrait améliorer encore le système de signalisation, donc effectuer certaines immobilisations supplémentaires.

M. Blenkarn: Est-il nécessaire de transporter des marchandises entre 7 et 9 heures du matin et 4 et 6 heures de l'après-midi?

M. Hunt: Nous pensons qu'il est nécessaire de transporter des marchandises pendant ces heures.

Le président: Monsieur Stevens, une question supplémentaire.

M. Stevens: Oui, monsieur le président; j'aimerais être sûr qu'il n'y a aucun doute au sujet des différentes demandes que j'ai faites à M. MacMillan, au sujet de la situation des trains «GO» et d'autres questions.

Je reconnais qu'il ne s'agit pas nécessairement de «loyer», en tant que tel, mais j'aimerais savoir exactement quels sont les montants que vous recevez, quelle est leur répartition et ce que vous en faites.

M. MacMillan: Ce que nous recevons et conservons?

M. Blenkarn: Ce que vous recevez.

M. MacMillan: Nous recevons les prix des billets de chemins de fer mais ceux-ci sont simplement traités dans le processus normal.

M. Stevens: D'accord.

M. Blenkarn: Vos services vous sont payés.

M. MacMillan: Oui.

M. Blenkarn: Il me semble qu'à l'origine les services de gestion s'élevaient à $50,000 par an, auxquels il faut ajouter des frais d'amortissement, des frais d'intérêt, etc. J'aimerais avoir tout cela pour les périodes mentionnées. M. MacMillan a dit qu'il n'avait pas connaissance de demandes concernant un service plus rapide.

[*Texte*]

Mr. MacMillan: Yes, that is right.

Mr. Stevens: You recall, Mr. MacMillan, in your original response to one of my questions, you mentioned that the Newmarket subdivision went through the Downsview industrial area. I felt that you were mentioning that because you felt that was a congested area and a difficult area to send passenger travel through.

Mr. MacMillan: Indeed, it is.

Mr. Stevens: This, I think, highlights where we have ou problem. It is who comes first, the freight or the people?

Mr. Railton: They are all one and the same thing.

Mr. Stevens: Mr. MacMillan, you are very familiar with this. In our area we have for ten years pleaded at all levels that a commuter train service, or call it an urban transit or whatever other term you want, be reinstated between Toronto and Barrie. Private individuals in our area have spent thousands of dollars to try to get a service that was initially running in our area in 1850, reinstated in the nineteen-seventies. I find it just unbelievable tha people have to go through this tortuous process to use something that I think is virtually their right.

To me, it is very similar to allowing somebody who has received a licence under the Liquor Control Board to run a dining-room with liquor privileges and when the man comes and says, "I find I am not doing too well on the food but I would like to keep selling the liquor", saying, "Fine, drop the food and go ahead and sell the liquor".

The Chairman: Mr. Stevens, the point you make is a very valid point but it is really up to the CTC to rule whether or not the service provided by the railways is adequate. I think the points you raise should be raised when we have the CTC before us, perhaps next spring when we are going through the department's estimates.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I hope the Committee is aware that we are anxiously waiting the last decision from the CTC which held hearings in our area in July. We still have not received a decision as to whether they think this system will be reinstated on the trackage that I am speaking about between Toronto and Barrie.

The Chairman: Your representations and Mr. Blenkarn's have been made and received a very attentive hearing, I would think, by the CNR.

Mr. Mackasey: Can you restore a hot breakfast on the Montreal run?

The Chairman: Yes. We will get to your hot breakfast in Montreal. Looking at the time and knowing full well that the CNR have been very cooperative with the Committee in the study of Bill C-164, I think we can send them back to Montreal in the hopes that we do not have to call them again.

Mr. Guay (St. Boniface): It will be in hopes. I hope we would move the appropriate motion and, as the same time, Mr. Chairman, may I add this to that motion. While thanking Mr. MacMillan and the officials of the CNR for their cooperation in attending the meetings with us, and as Mr. MacMillan will be retiring within the next few months, I am sure that I speak on behalf of all the members of this Committee in wishing him the best for the Christmas season and the New Year, but particularly loads of health in his retirement.

[*Interprétation*]

M. MacMillan: C'est cela.

M. Stevens: Vous vous souviendrez, monsieur MacMillan, qu'en réponse à l'une de mes premières questions, vous aviez dit que la subdivision de Newmarket s'était intéressée à la zone industrielle Downsview. Je pensais que vous m'aviez répondu cela parce que vous saviez qu'il s'agissait-là d'une zone dans laquelle il était difficile d'assurer des transports de voyageurs.

M. MacMillan: En effet.

M. Stevens: Il me semble donc que ceci éclaire parfaitement notre problème. Il s'agit de savoir qui compte le plus, les marchandises ou les gens?

M. Railton: C'est une seule et même chose.

M. Stevens: Monsieur MacMillan, vous connaissez très bien le problème. Dans notre région, nous plaidons depuis dix ans, à tous les niveaux, pour qu'un service train de banlieu, ou de transport urbain, ou de quoi que cela d'autre, soit réinstallé entre Toronto et Barrie. Des particuliers de notre région ont dépensé des milliers de dollars pour tenter d'obtenir qu'un service qui existait en 1850 soit réinstallé en 1970. Il me semble invraisemblable que les gens doivent en passer par là pour bénéficier de services auquels ils ont droit.

A mon avis, ceci revient à autoriser une personne qui a reçu une licence de vente d'alcool à gérer une salle à manger, dans laquelle on peut consommer de l'alcool; puis, lorsqu'un client arrive, cette personne infirme: «Je ne vois que mon restaurant ne marche pas très bien mais j'aimerais continuer à vendre de l'alcool; et on lui répondrait: «Très bien, fermez votre restaurant et ouvrez un bar».

Le président: Monsieur Stevens, votre remarque est très intéressante mais en fait c'est à la CCT de décider si les services fournis par les sociétés de chemins de fer sont adéquats ou non. A mon avis, les remarques que vous venez de faire auraient dû être adressées à la CCT, lorsqu'elle viendra témoigner, c'est-à-dire peut-être au printemps prochain, lorsque nous examinerons son budget.

M. Stevens: Monsieur le président, j'espère que le Comité se rend bien compte que nous attendons anxieusement la dernière décision de la Société, qui a tenu des audiences dans notre région au mois de juillet. Nous n'avons toujours pas eu de réponse pour savoir si ce système sera réinstallé entre Toronto et Barrie.

Le président: Je suis certain que des représentants du CN tiendront compte de vos remarques, ainsi que de celles de M. Blenkarn.

M. Mackasey: Pourriez-vous recommencer le service de petits déjeuners chauds sur les trains de Montréal?

Le président: Oui. Nous en viendrons aux petits déjeuners chauds sur Montréal. Étant donné l'heure et étant donné que les représentants du CN ont été très coopératifs, je pense que nous pouvons les renvoyer à Montréal, en espérant qu'ils n'aient pas à revenir.

M. Guay (Saint-Boniface): En espérant? J'espère proposer la motion appropriée, et, en même temps, monsieur le président, ajouter quelques remarques. J'aimerais remercier M. MacMillan et les responsables du CN pour leur collaboration et, puisque M. MacMillan prendra sa retraite dans les prochains mois, je pense pouvoir dire, au nom de tous les membres du Comité, que nous lui souhaitons un excellent Noël et une excellente Nouvelle année, ainsi qu'une santé parfaite pendant sa retraite.

[*Text*]

Mr. MacMillan: Thank you very much.

An hon. Member: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Excuse me. Mr. MacMillan has the floor.

Mr. MacMillan: Mr. Chairman, I asked you if I might say just a few words before we adjourn. In saying them I recognize that I am being a might presumptuous but I hope, bearing in mind that I have been appearing before Parliamentary committees for about 30 years, that you will forgive my saying what I am about to say.

Really, what I would like to express is my congratulations to the Chairman and the members of this Committee on the quality of the questions that have been asked of myself and my colleagues. They have been good questions. Broadly, they have been with regard to policy. They have been broad-gauge questions and they have been, very largely, matters of public interest.

Historically, Parliamentary committees—and I hope you will forgive my saying this—tend to become parochial in the range of questions. We have had very few parochial questions and they are questions of the type that are really helpful. It gives an opportunity for an exchange of ideas and gives the management of the proprietary corporations an opportunity to tell you more about why certain things are done and how.

• 1800

So, in conclusion, I would like to thank the Chairman and the Committee for your courtesy to me and to my colleagues. At the same time, I would like to thank the unknown benefactors who supplied us with coffee here in the morning and in the afternoon. I noticed this afternoon, we missed.

Thank you, that is all I wanted to say.

Mr. McRae: Are we meeting tonight, Mr. Chairman?

The Chairman: No, there is no meeting tonight. The Committee stands adjourned until 9.30 Thursday morning.

[*Interpretation*]

M. MacMillan: Merci beaucoup.

Une voix: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Veuillez m'excusez, monsieur MacMillan a la parole.

M. MacMillan: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots avant que nous levions la séance. Je reconnais que c'est peut-être présomptueux de ma part mais, puisque j'ai témoigné devant des comités parlementaires, pendant environ trente ans, je suis sûr que vous serez indulgent avec moi.

En fait, j'aimerais féliciter le président et les membres du Comité pour la valeur des questions qu'ils nous ont posées. C'étaient d'excellentes questions. Elles concernaient nos politiques générales et étaient, à mon avis, d'un très grand intérêt pour le public.

Vous me pardonnerez mais je dois dire que dans le passé les comités parlementaires avaient tendance à faire preuve d'un certain esprit de clocher. Cela n'a pas été le cas pendant ces diverses séances et vos questions ont été très utiles. En effet, elles suscitent un échange de vues très positives et nous donnent la possibilité d'expliquer certaines de nos décisions passées.

Je voudrais donc remercier le président et les membres du Comité de leur courtoisie envers mes collègues et moi-même. Je voudrais aussi remercier les donateurs inconnus qui nous ont fourni du café le matin et l'après-midi. J'ai remarqué que nous n'avons pas eu de café cet après-midi.

Merci, c'est tout ce que j'avais à dire.

M. McRae: Siégions-nous ce soir, monsieur le président?

Le président: Non, il n'y a pas de réunion ce soir. La séance est levée jusqu'à jeudi matin à 9 h 30.

APPENDIX "O"

CN TOWER

The Toronto Metro Centre project has from its inception involved a tall communications tower including restaurant and observation facilities on a site south of Front Street in the general vicinity of John Street and proposed Esplanade Street. It had been felt all along that such a tower, in addition to serving an essential function for TV and radio broadcasting purposes, would provide a catalyst and give impetus to the Metro Centre project.

CBC was in need of better broadcasting facilities in Toronto. The satisfactory land exchange negotiated between CBC and CN, which would permit consolidation of CBC's facilities on land north of Front Street, between John and Simcoe Streets, was predicated upon the building of a tower which would provide antenna facilities to a height of not less than 1575 feet.

The tower was originally proposed to be built as a Metro Centre project which would have involved CN and CP participation. CP was eventually reluctant to be involved in the tower. CN undertook the project to support the credibility of the Metro Centre project as well as on commercial grounds. Because of the benefits which the tower would confer on the Metro Centre area, in which CP has a 50-50 interest with CN, CP agreed, in return for non-involvement on their part in the tower, to make substantial concessions to CN.

CN's decision to go ahead with the tower was influenced by:

(a) The desirability of dispelling growing public feelings that the Metro Centre project was a myth.

(b) The need for creating a strong and spectacular focal point for Metro Centre.

(c) The desirability of bringing about the consolidation of CBC facilities within the Metro Centre area and, in this connection, the desirability from CN's viewpoint of consummating satisfactory land exchange negotiated between CBC and CN.

(d) The financial concessions from CP which helped to make the tower project more attractive as a straight CN venture.

Due to its height of over 1800 feet, the CN Tower will enable reliable transmission of dramatically improved signals by the broadcasting and communications media to Toronto area residents, at the same time eliminating the need for many other present and future unsightly transmission towers. The Tower will be able to accommodate all UHF and VHF television and all FM radio channels presently allocated to the Toronto area. CN Telecommunications microwave facilities, land mobile equipment and cable television facilities can also be accommodated on the Tower.

Other benefits for both local residents and tourists will include broadcasting studios, observation areas, a unique 400-seat dining area at the 1100 feet level, and other restaurants, attractions and selected boutiques in the base areas of the Tower.

APPENDICE «O»

LA TOUR DU CN

Dès le début, le projet d'un Centre de la région métropolitaine de Toronto comprenait une haute tour de télécommunications renfermant un restaurant et un observatoire; il devait être situé au sud de la rue Front près de la rue John et de la rue Esplanade prévue. On a toujours eu l'impression qu'une telle tour, en plus de remplir les fonctions essentielles de radio-télécommunications, servirait de catalyseur et donnerait un certain essor au projet du Centre métropolitain.

Radio-Canada avait besoin de meilleurs services de radiodiffusion à Toronto. L'échange de terrains négocié de façon satisfaisante entre Radio-Canada et le CN, permettant ainsi la centralisation des installations de Radio-Canada au nord de la rue Front entre les rues John et Simcoe, s'est concrétisé par la construction d'une tour arborant des antennes s'élevant à plus de 1,575 pieds.

A l'origine, la tour devait être construite comme faisant partie du projet d'un Centre métropolitain auquel auraient collaboré le CN et le CP. Finalement, le CP s'est désisté. Le CN a décidé de mener le projet à terme pour appuyer sa crédibilité ainsi que pour des raisons commerciales. Étant donné les bénéfices que va tirer de cette tour le voisinage du Centre métropolitain que le CN et le CP détiennent à parts égales, celui-ci a accepté de faire d'importantes concessions au CN afin de ne pas avoir à participer à sa construction.

La décision prise par le CN de construire la tour projetée se fondait sur les facteurs suivants:

a) Le désir de dissiper l'idée de plus en plus répandue dans le public selon laquelle le projet du Centre métropolitain était une utopie.

b) La nécessité de créer un foyer d'activité puissant et spectaculaire pour le Centre métropolitain.

c) Le désir de réunir les installations de Radio-Canada dans le secteur du Centre métropolitain et à cet égard, le désir pour le CN de parachever les changes de terrains satisfaisants négociés entre lui et la Société Radio-Canada.

d) Les concessions financières du CP qui ont permis de rendre le projet de construction de la tour plus attrayant en tant qu'entreprise exclusive du CN.

Étant donné que la tour du CN mesurera plus de 1,800 pieds de haut, elle permettra la transmission fidèle des signaux hautement perfectionnés émis par les organes de diffusion et de communication aux résidents de la région torontoise, tout en rendant également inutile la construction actuelle ou à venir de bien d'autres tours de transmission qui dépareraient le secteur. La tour sera en mesure de capter tous les canaux de télévision UHF et VHF et tous les canaux de radio FM attribués actuellement à la région torontoise. Elle pourra également recevoir l'équipement à hyperfréquences des télécommunications du CN et des stations mobiles terrestres ainsi que les installations de télédistribution.

Parmi les autres avantages dont pourront bénificier les résidents locaux et les touristes, on peut citer les studios de radiodiffusion, les salles d'observation, une salle à manger de 400 couverts située à 1100 pieds d'altitude ainsi que d'autres restaurants, attractions et boutiques de choix au sous-sol de la tour.

The foundation and about 1200 feet of the complex tower shaft have been completed. Work will continue throughout 1974 toward a completion date in the spring of 1975.

It is evident from the wide press, radio and television coverage, and from numerous inquiries received from Canada, the U.S. and Europe, that CN Tower will be a top tourist attraction. It will be the tallest, self-supporting structure in the world, designed and built by Canadians.

La fondation et environ 1200 pieds de la charpente de la tour sont maintenant édifiés. Les travaux se poursuivent en 1974 et se termineront au printemps de 1975.

A en juger d'après la vaste publicité qui a été faite dans les journaux, à la radio et à la télévision, et d'après également les nombreuses demandes de renseignements en provenance du Canada, des États-Unis et de l'Europe, nul doute que la tour du CN sera un centre d'attraction touristique de premier ordre. Elle sera l'édifice le plus haut du monde, conçu et construit par des Canadiens.

CN TOWER

PROJECTED REVENUES AND EXPENSES
($000)

	Outlook	
	Pessimistic	Optimistic
	$	$
REVENUES		
(1) Observation areas	2,400	3,300
(2) Broadcasting	900	900
(3) Concessions (food, merchandise, attractions)	670	920
TOTAL REVENUES	3,970	5,120
EXPENSES	1,100	1,100
NET REVENUES	2,870	4,020

LA TOUR DU CN

RECETTES ET DÉPENSES PRÉVUES
($000)

	Prévisions	
	Pessimistes	Optimistes
	$	$
RECETTES		
(1) Centres d'observation	2,400	3,300
(2) Radiodiffusion	900	900
(3) Concessions (aliments, marchandises, attractions)	670	920
RECETTES TOTALES	3,970	5,120
DÉPENSES	1,100	1,100
REVENUS NETS	2,870	4,020

RETURN ON INVESTMENT

Capital Cost $29.5M.		
25-year economic life	7.8%	12.3%
40-year economic life	8.3%	12.8%

RAPPORT DES INVESTISSEMENTS

Frais de premier établissement $29.5M.		
Amortissement en 25 ans d'exploitation	7.8%	12.3%
Amortissement en 40 ans d'exploitation	8.3%	12.8%

T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Thursday, December 13, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 26

Le jeudi 13 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

INCLUDING:

The Sixth Report to the House

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

Y COMPRIS:

Le sixième rapport à la Chambre

LIBRARY
JAN 21 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Campbell
Caron
Comtois
Corbin
Corriveau
Godin
Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*)
Hargrave
MacKay
Mazankowski
McCain
Murta
Peters
Rose
Roy (*Laval*)
Schumacher
Smith (*Northumberland-Miramichi*)—(19).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, December 12, 1973:

Messrs. McKenzie, Schellenberger and Ellis replaced Messrs. McCain, Thomas (*Moncton*) and Whittaker.

On Thursday, December 13, 1973:

Messrs. Stewart (*Cochrane*), Poulin, Lessard and Corriveau replaced Messrs. Guay (*St. Boniface*), Smith (*Saint-Jean*), Caron and Breau;

Messrs. Macquarrie, Ritchie and Stevens replaced Messrs. Stevens, Macquarrie and Ritchie;

Messrs. Corbin, Corriveau, Caron, Campbell, Comtois and Herbert replaced Messrs. Stewart (*Cochrane*), Turner (*London East*), Lessard, Corriveau, Poulin and Railton;

Mr. Korchinski replaced Mr. Ellis;

Messrs. Murta, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Schumacher, McCain and Hargrave replaced Messrs. Stevens, McKenzie, Blenkarn, Korchinski and Schellenberger;

Messrs. Turner (*London East*), Roy (*Laval*) and Smith (*Northumberland-Miramichi*) replaced Messrs. Mackasey, Herbert and Turner (*London East*).

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 12 décembre 1973:

MM. McKenzie, Schellenberger et Ellis remplacent MM. McCain, Thomas (*Moncton*) et Whittaker.

Le jeudi 13 décembre 1973:

MM. Stewart (*Cochrane*), Poulin, Lessard et Corriveau remplacent MM. Guay (*St. Boniface*), Smith (*Saint-Jean*), Caron et Breau;

MM. Macquarrie, Ritchie et Stevens remplacent MM. Stevens, Macquarrie et Ritchie;

MM. Corbin, Corriveau, Caron, Campbell, Comtois et Herbert remplacent MM. Stewart (*Cochrane*), Turner (*London-Est*), Lessard, Corriveau, Poulin et Railton;

M. Korchinski remplace M. Ellis;

MM. Murta, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Schumacher, McCain et Hargrave remplacent MM. Stevens, McKenzie, Blenkarn, Korchinski et Schellenberger;

MM. Turner (*London-Est*), Roy (*Laval*) et Smith (*Northumberland-Miramichi*) remplacent MM. Mackasey, Herbert et Turner (*London-Est*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, December 13, 1973

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, October 29, 1973, your Committee has considered Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada.

Your Committee recommends that the Government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of thirty per cent of the capital stock of Wardair Canada Limited.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 24, 25 and 26*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 13 décembre 1973

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 29 octobre 1973, le Comité a étudié le Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada.

Le Comité recommande que le gouvernement étudie l'opportunité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada de trente pour-cent du capital-actions de la compagnie *Wardair Canada Limited.*

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (fascicules nos 24, 25 et 26) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JACK H. HORNER

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 13, 1973
(41)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:50 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Lessard, Mackasey, MacKay, Macquarrie, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Railton, Ritchie, Schellenberger, Stevens, Stewart (*Cochrane*) and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Duquet.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., Vice-President and Assistant to the Chairman.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The Committee resumed consideration of the motion moved by Mr. Blenkarn at the meeting of Thursday, December 6, 1973,—That this Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30% of the capital stock of Wardair Canada Limited.

And debate continuing;

Mr. Peters proposed to move in amendment thereto,—That the motion be amended by deleting all the words after the words "by Air Canada" and substituting the following words therefor:

> "unless it obtains 51% of the capital stock and effective control of Wardair Canada Limited".

The Chairman, quoting Citation 203(5) of Beauchesne's Fourth Edition, ruled the proposed amendment out of order.

Debate resumed on the motion of Mr. Blenkarn,—That this Committee recommend that the Government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30% of the capital stock of Wardair Canada Limited.

And the question being put on the said motion, and the result of the Vote having been announced:

YEAS
Messrs.

Blenkarn	McKenzie
Ellis	Peters
MacKay	Schellenberger
Mazankowski	Stevens—8.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 DÉCEMBRE 1973
(41)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 50, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Lessard, Mackasey, MacKay, Macquarrie, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Poulin, Railton, Ritchie, Schellenberger, Stevens, Stewart (*Cochrane*) et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. Duquet.

Témoins: De la Société Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du conseil d'administration et directeur général; M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et adjoint au président.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada— Financement et garantie*).

Le Comité reprend l'étude de la motion présentée par M. Blenkarn à la séance du jeudi 6 décembre 1973,—Que le Comité recommande au gouvernement d'envisager l'opportunité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada de 30 p. 100 du capital-actions de la Compagnie Wardair Canada Limited.

Le débat se poursuit:

M. Peters propose en amendement: Que la motion soit modifiée par le retranchement de tout le membre de phrases après les mots «par Air Canada» et son remplacement par ce qui suit:

> «à moins qu'elle n'obtienne 51 p. 100 du capital-actions et le contrôle effectif de la Compagnie Wardair Canada Limited».

Le président, citant le commentaire 203(5) de la quatrième édition de Beauchesne, déclare l'amendement proposé irrecevable.

Le débat reprend sur la motion de M. Blenkarn,—Que le Comité recommande au gouvernement d'étudier l'opportunité de ne pas ratifier l'achat par la Société Air Canada de 30 p. 100 du capital-actions de la Compagnie Wardair Canada Limited.

La motion est mise aux voix et le résultat du vote est le suivant:

ONT VOTÉ POUR:
MM.

Blenkarn	McKenzie
Ellis	Peters
MacKay	Schellenberger
Mazankowski	Stevens—8.

NAYS

Messrs.

Corriveau	Poulin
Lessard	Railton
Mackasey	Stewart (*Cochrane*)
McRae	Turner (*London East*)—8.

Accordingly, Mr. Chairman gave his casting vote in the affirmative.

The witnesses answered questions.

At 12:02 o'clock p.m., on motion of Mr. McRae, the Committee adjourned, on the following division: YEAS—8; NAYS—6, to 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(42)

The Committee reconvened at 3:40 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corbin, Corriveau, Herbert, Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Railton, Schellenberger, Stevens and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Ritchie.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. C. I. Taylor, Vice-President, Public Affairs.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

Mr. Stevens proposed to move,—That this Committee recommend that the Government consider the advisability of informing the proper officials of Air Canada that they should not proceed with a proposal for the rationalization of the Canadian Aerospace Industry as submitted by Air Canada and Comstock International by letter of transmittal dated October 29, 1973, nor with any similar proposal that might be so submitted.

The Chairman ruled the said proposed motion out of order.

From this ruling Mr. Stevens appealed to the Committee.

The question being put by the Chairman:

Shall the ruling of the Chair be sustained?—It was decided in the affirmative on the following division:

YEAS

Messrs.

Campbell	Herbert
Caron	Mackasey
Comtois	McRae
Corbin	Peters—9.
Corriveau	

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.

Corriveau	Poulin
Lessard	Railton
Mackasey	Stewart (*Cochrane*)
McRae	Turner (*London-Est*)—8.

En conséquence, M. le président donne son vote prépondérant en faveur de la motion.

Les témoins répondent aux questions.

A 12 h 02, sur une motion de M. McRae, qui est adoptée sur division par 8 voix contre 6, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(42)

Le Comité se réunit de nouveau à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corbin, Corriveau, Herbert, Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Peters, Railton, Schellenberger, Stevens et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. Ritchie.

Témoins: De la société Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil d'administration et directeur général; M. C. I. Taylor, vice-président, affaires publiques.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada. Financement et garantie*).

Les témoins répondent aux questions.

M. Stevens propose—Que le Comité recommande au gouvernement d'envisager l'opportunité d'aviser les hauts fonctionnaires compétents de la Société Air Canada, de ne pas donner suite à la proposition visant à rationaliser l'Industrie aérospatiale du Canada, présentée par la Société Air Canada et Comstock International dans une lettre d'accompagnement datée du 29 octobre 1973, ni à aucune autre proposition semblable qu'on pourrait présenter.

Le président déclare que la motion proposée est irrecevable.

M. Stevens en appelle de cette décision au Comité.

Le président met en délibération la question suivante:

La décision du président doit-elle être maintenue?—Elle est maintenue sur division, par 9 voix contre 7.

ONT VOTÉ POUR:

MM.

Campbell	Herbert
Caron	Mackasey
Comtois	McRae
Corbin	Peters—9.
Corriveau	

NAYS

Messrs.

Blenkarn
Korchinski
MacKay
Mazankowski
McKenzie
Schellenberger
Stevens—7.

At 5:35 o'clock p.m., on motion of Mr. Campbell, the Committee adjourned, on the following division: YEAS—9; NAYS—6, to 8:00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING

(43)

The Committee reconvened at 8:20 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (Crowfoot), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corbin, Corriveau, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Hargrave, Horner (*Crowfoot*), Korchinski, MacKay, Mazankowski, McCain, McRae, Murta, Peters, Roy (*Laval*), Schellenberger, Smith (*Northumberland-Miramichi*), Schumacher and Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Clermont, Gleave and Whittaker.

Witnesses: From the Canadian Wheat Board: Mr. C. W. Gibbings, Commissioner; Mr. G. J. Davis, Director of Terminal Planning, Grain Transportation Division; *from the Canadian Transport Commission:* Mr. R. G. Menzies, Grain Co-ordinator (Thunder Bay); Mr. E. J. Hase, Director of Operations—Rail, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

Mr. Gibbings made a statement.

Mr. Menzies made a statement.

The witnesses answered questions.

At 11:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ONT VOTÉ CONTRE:

MM.

Blenkarn
Korchinski
MacKay
Mazankowski
McKenzie
Schellenberger
Stevens—7.

A 17 h 35, sur une motion de M. Campbell adoptée sur division, par 9 voix contre 6, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

(43)

Le Comité se réunit de nouveau à 20 h 20, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corbin, Corriveau, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Hargrave, Horner (Crowfoot), Korchinski, MacKay, Mazankowski, McCain, McRae, Murta, Peters, Roy (*Laval*), Schellenberger, Smith (*Northumberland-Miramichi*), Schumacher et Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Clermont, Gleave et Whittaker.

Témoins: De la Commission canadienne du blé: M. C. W. Gibbings, Commissaire; M. G. J. Davis, Directeur, Administration des installations de tête de ligne, Division du transport des grains; *De la Commission canadienne des transports:* M. R. G. Menzies, Coordonnateur du transport des grains (Thunder Bay); M. E. J. Hase, Directeur des opérations—chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie.)*)

M. Gibbings fait une déclaration.

M. Menzies fait une déclaration.

Les témoins posent des questions.

A 23 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 13, 1973

• 0945

[*Texte*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. There is a motion before the Committee which was stood last Tuesday because we were then dealing with the CNR.

• 0950

It is a motion that has to do with Air Canada, and Air Canada has been good enough to come back before the Committee this morning. It is my wish that we dispose of the motion as soon as possible and get on with examining the witnesses so that we can finish with them, perhaps, this afternoon.

I will read the motion and then put the question, if everybody is agreeable. The Clerk advises me that we are still short one person. Maybe I should read out the names of the members who are here but are not listed as members of the Committee. Mr. McKenzie, Mr. Schellenberger and Mr. Stewart from Cochrane are here but they are not members.

Mr. Schellenberger: Mr. Chairman, while we are waiting for a quorum, would it be in order to ask the Chairman of Air Canada some questions on this particular motion from the standpoint of clarification before we vote on it?

The Chairman: That is all right with me, but if I may I would like to read the motion first in order to refresh everybody's mind on what we have before us.

This is the motion that was moved by Mr. Blenkarn on Thursday, December 6, before the Committee:

> That the Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30 per cent of the capital stock of Wardair Canada Limited.

Mr. Mazankowski, I believe you have a question which will clarify or enlighten the Committee with regard to the motion.

Mr. Mazankowski: I wonder if Mr. Pratte or Mr. Vaughan could give us some indication of how the charter market in Canada was distributed prior to the steps that were taken to acquire Wardair? In other words, what percentage of the Canadian charter market was Air Canada getting, what percentage of the charter market was Wardair getting and what percentage . . .

Mr. Yves Pratte, Q.C. (Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada): If you could give me one second. It is all in the decision. I will give you the information as soon as I can find it.

Mr. Mazankowski: That is fine, I can get it from there. My other question arises because of a newspaper article which indicated that under the new bilateral air agreement now being negotiated with Washington the U.S. air carriers expect to get one-third of the present charter market emanating from Canada into the United States. Do you consider that to be a fair statement on the basis of the negotiations that are taking place?

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 13 décembre 1973

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, le quorum est atteint. Le Comité est saisi d'une motion qui a été réservée jeudi dernier car nous discutions alors du CN.

Cette motion intéresse Air Canada, dont les représentants ont eu l'amabilité de revenir comparaître devant le Comité ce matin. J'aimerais que nous expédiions cette motion aussi rapidement que possible afin de poursuivre l'interrogation du témoin pour tenter de le terminer cet après-midi.

Je vais lire la motion et la mettre aux voix, si tout le monde est d'accord. Le greffier me dit qu'il nous manque encore une personne. Je devrais peut-être lire les noms des députés qui sont présents, mais ils ne sont pas membres du comité. M. McKenzie, M. Schellenberger et M. Stewart, de Cochrane, sont présents mais ils ne sont pas membres du comité.

M. Schellenberger: Monsieur le président, pendant que nous attendons d'atteindre le quorum, pourrions-nous poser des questions au président d'Air Canada à propos de cette motion afin d'obtenir certains éclaircissements avant de voter?

Le président: Cela me convient, mais j'aimerais tout d'abord lire la motion afin de raffraîchir la mémoire de tous.

Le jeudi 6 décembre, M. Blenkarn a présenté au comité une motion qui se lit comme suit:

> Que le comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada de 30 p. 100 du capital-actions de la compagnie Wardair Canada Limited.

Monsieur Mazankowski, je crois que vous voulez poser une question afin que le comité soit mieux renseigné à propos de cette motion.

M. Mazankowski: M. Pratte ou M. Vaughan pourrait-il nous dire comment était partagé le marché des vols nolisés au Canada avant que des démarches soient faites pour l'acquisition de Wardair? En d'autres termes, quel pourcentage du marché des vols nolisés canadiens était servi par Air Canada, quel pourcentage du marché des vols nolisés était servi par Wardair et quel pourcentage . . .

M. Yves Pratte, c.r., (président du conseil d'administration et directeur général, Air Canada): Si vous voulez attendre un instant. Tout ceci est contenu dans la décision. Je vais vous donner ces renseignements dès que je les aurai trouvés.

M. Mazankowski: C'est parfait, ces renseignements sont donc disponibles. Ma seconde question découle d'un article de journal selon lequel les transporteurs aériens des États-Unis s'attendent, suite au nouvel accord bilatéral aérien en voie de négociation avec Washington, à obtenir un tiers du marché actuel des vols nolisés en provenance du Canada à destination des États-Unis. Êtes-vous d'avis qu'il s'agit là d'une déclaration juste compte tenu des négociations en cours?

[*Text*]

Mr. Pratte: I take it that the negotiations are still going on. I think they are supposed to resume next week. I am informed that there are negotiations today.

Mr. Mazankowski: Would it be fair to assume, under the negotiations that are taking place—and I believe this is the trump card that the United States is presently holding in the ratification of the bilaterals—that they will in fact acquire a considerable part of the Canadian charter market which they did not have prior to this?

Mr. Pratte: I do not think we can assume that, and if you refer it to Wardair, I certainly do not think you can assume it in so far as Wardair is concerned.

Mr. Mazankowski: In other words, you are not prepared to say that the bilaterals will have any effect on the Canadian charter market?

Mr. Pratte: It might have an effect on some of the charter operations.

Mr. Mazankowski: Would it be a positive or a negative effect?

Mr. Pratte: On some charter operations it might have a negative effect and on others . . .

Mr. Mazankowski: On balance?

Mr. Pratte: On balance I do not know because I do not know what provisions are going to be in it. I know what the Americans may wish to have.

Mr. Mazankowski: Perhaps it would be wise to forestall or postpone the agreement with Wairdair until such time as that pact is ratified.

Mr. Pratte: If I may, sir, I would like to make two points. First, under the agreement with Mr. Ward, which I think I quoted the other day and I referred to a provision in the contract that permits either party to withdraw from the deal if it is not consummated after December 31, 1972. That provision is still in existence, so we have the right to withdraw from the deal and he has the right to withdraw from the deal prior to it being consummated. That provision was put in there because we considered, as did he, that it was unfair for the other party to be tied to a deal when we did not know when actually we could close the transaction.

• 0955

Some lengthy references have been made here to the value of Wardair. It has been implied, if not stated, that our purchase price is too high compared to the book value of Wardair.

I want to make the point again, that I do not know that the book value of an ongoing business, of a going concern, is a main factor in determining the value of a business. I am sure that the members of the Committee know that when you buy a company as a going concern, it is not the book value of the business with which you are mainly concerned, but it is the profitability of the enterprise which one determines by the earnings record and the forecasted earnings of the company. This is how we established the value of Wardair: on the basis essentially of th past-earnings record and the projected earnings, considering our assessment of what the market would be for that kind of operation.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je crois que les négociations se poursuivent toujours. Je crois qu'elles doivent se continuer la semaine prochaine. On me dit qu'il y a réunion aujourd'hui.

M. Mazankowski: Peut-on présumer sans crainte de se tromper que, suite aux négociations présentement en cours—je crois que c'est là la carte maîtresse que détiennent actuellement les États-Unis pour la ratification des accords bilatéraux—ces compagnies obtiendront enfin une part considérable du marché canadien des vols nolisés qu'elles n'avaient pas avant cet accord?

M. Pratte: Je ne pense pas que nous puissions présumer cela et, si vous pensez à Wardair, je ne crois certainement pas que l'on puisse le présumer, du moins en ce qui concerne Wardair.

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous n'êtes pas prêt à affirmer que les accords bilatéraux vont se répercuter sur le marché canadien des vols nolisés?

M. Pratte: Il pourrait avoir une répercussion sur certains vols nolisés.

M. Mazankowski: S'agirait-il d'une répercussion avantageuse ou désavantageuse?

M. Pratte: Elle pourrait être désavantageuse pour certains vols nolisés et pour d'autres . . .

M. Mazankowski: Dans l'ensemble?

M. Pratte: Dans l'ensemble, je ne sais pas, car je ne connais pas les dispositions qui prévaudront. Je sais ce que les Américains aimeraient obtenir.

M. Mazankowski: Il serait peut-être sage de reporter l'accord avec Wardair au moment où le pacte sera ratifié.

M. Pratte: Si vous le permettez, monsieur, j'aimerais faire deux observations. D'abord, aux termes de l'accord conclu avec M. Ward, que j'ai cités, je crois, l'autre jour, il existe une disposition du contrat qui permet à l'une ou l'autre des parties de se retirer si l'accord n'est pas réalisé après le 31 décembre 1972. Cette disposition demeure et nous avons donc le droit de nous retirer, tout comme M. Ward a le droit de se retirer, avant que l'entente soit réalisée. Cette disposition a été prévue parce que nous étions d'avis, comme l'était M. Ward, qu'il était injuste de lier l'autre partie par un contrat lorsque nous ne savions pas à quel moment exact la transaction serait complétée.

On a longuement parlé au Comité de la valeur de Wardair. Certains ont laissé entendre, s'ils n'ont pas déclaré, que notre prix d'achat était trop élevé compte tenu de la valeur comptable de Wardair.

J'aimerais souligner le même fait à nouveau; j'estime que la valeur comptable d'une entreprise prospère ne constitue pas un facteur primordial dans l'évaluation de l'entreprise. Je suis convaincu que les membres du Comité savent que, lors de l'achat d'une entreprise prospère, ce n'est pas la valeur comptable de l'entreprise qui est l'aspect le plus intéressant, mais la rentabilité de celle-ci laquelle est établie à partir des revenus passés et prévisibles de la société. C'est de cette façon que nous avons calculé la valeur de Wardair: nous nous sommes essentiellement fondés sur les revenus passés et sur les revenus prévus de la compagnie compte tenu de notre évaluation de ce que serait le marché pour ce genre d'entreprises.

[*Texte*]

As was mentioned before, we had our own evaluation, and one made by an outside firm. The board of directors met especially to deal with that. I need not remind you that the board of directors is vested with the management of the enterprise. They gave me a mandate and the price that we eventually struck was well within the mandate that I was given by the board.

Those are the two points that I wished to make, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pratte, I would like to have this on the record of this Committee rather than just on the record of the CTC hearings. What would be the percentage of charter business, under the present rules at least, that goes to international competition from Canada?

Mr. Pratte: Mr. Vaughan.

Mr. R. T. Vaughan, Q.C. (Vice-President, Air Canada): Mr. Mackasey, I have to speak from memory, but I think it was larger. Foreign carriers were taking a larger percentage.

Mr. Mackasey: That is a very vague answer, Mr. Vaughan. That could be anywhere from 51 to 99 per cent.

Mr. Vaughan: Well, 55 to 45.

Mr. Mackasey: In the international?

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Mackasey: Right. Then despite any proposed merger between Air Canada and Wardair that could form a possible monopoly in Canada, you would still not have a disproportionate share of the charter business when you take into consideration what the international lines are taking away?

Mr. Vaughan: Sir, that was the judgment that we made, that the foreign carriers were making tremendous inroads into the Canadian charter market, that is, the foreign offshore carriers, both U.S. and European. We felt that we could gain a greater part of that if we were part owner of Wardair. That was the reason.

Mr. Mackasey: Right. Mr. Pratte quite properly points out the transaction has not been finalized. To put the proposed transaction in its proper perspective as far as the financing is concerned, obviously this proposed amendment is based on the presumption that Air Canada is overpaying for the purchase of stock. In the event that Mr. Ward were to sell any of his remaining stock, is there any limitation on what he can sell?

Mr. Vaughan: Yes, sir. Could you give me a moment?

Mr. Mackasey: Yes. If you look it up you will find that it is 50 per cent, his plus Air Canada's together. He cannot sell more.

• 1000

Mr. Vaughan: While I am looking it up, the general answer is that Ward may not disclose any of the stock other than to give us an option to take control of the operation. We built into the agreement those protective provisions whereby Ward could not dilute to somebody else and thereby dilute our position in the company. There are several options which I will read or give to you.

[*Interprétation*]

Je rappelle que nous avons fait notre propre évaluation et que nous en avons fait faire une autre par une société indépendante. Le conseil d'administration a tenu une réunion spéciale à ce propos. Je n'ai guère besoin de vous rappeler que le conseil d'administration est chargé de la gestion de l'entreprise. Celui-ci m'a donné un mandat et le prix sur lequel nous nous sommes finalement entendus respectait le mandat qui m'avait été accordé par le conseil.

Voilà les deux observations que je voulais faire.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Merci, monsieur le président.

Monsieur Pratte, j'aimerais que ces renseignements figurent aux comptes rendus du Comité en plus de paraître aux comptes rendus des audiences de la CCT. Quel pourcentage des vols nolisés à partir du Canada, du moins en vertu des règlements actuels, va à des concurrents internationaux?

M. Pratte: Monsieur Vaughan.

M. R. T. Vaughan, c.r., (vice-président, Air Canada): Monsieur Mackasey, je dois répondre de mémoire, mais je crois que ce pourcentage est supérieur. Les transporteurs étrangers s'accaparaient d'une plus grande part du marché.

M. Mackasey: C'est là une réponse très vague, monsieur Vaughan. Ce pourrait être n'importe quoi entre 51 et 99 p. 100.

M. Vaughan: Eh bien, de 44 à 45.

M. Mackasey: Au niveau international?

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: D'accord. Par conséquent, en dépit de toute proposition de fusion entre Air Canada et Wardair qui pourrait constituer un monopole au Canada, vous n'allez pas accaparer une part exagérée du marché des vols nolisés si l'on tient compte de la part du marché desservie par les compagnies internationales.

M. Vaughan: Monsieur, nous en étions arrivés à la conclusion que les transporteurs étrangers pénétraient de façon massive le marché canadien de vols nolisés; je veux parler des transporteurs étrangers, tant américains qu'européens. Nous étions d'avis que nous pourrions acquérir une plus grande part de ce marché en devenant partiellement propriétaire de Wardair. C'était notre raisonnement.

M. Mackasey: Oui. M. Pratte a fort justement souligné que cette transaction n'est pas finale. Pour remettre cette transaction proposée dans une juste perspective en ce qui concerne son financement, il est évident que l'amendement proposé est fondé sur la supposition qu'Air Canada paie un prix trop élevé pour les actions. Dans l'éventualité où M. Ward voudrait vendre une quelconque partie du capital-action restant, a-t-on limité sa liberté de vendre?

M. Vaughan: Oui, monsieur. Pouvez-vous attendre un instant?

M. Mackasey: Oui. Vous allez trouver dans vos documents qu'il s'agit de 50 p. 100, soit son capital-action plus celui d'Air Canada. Il ne peut vendre plus d'actions.

M. Vaughan: Pendant que je cherche la réponse, je dirais de façon générale que M. Ward ne peut disposer d'aucune action sans nous donner l'option de prendre le contrôle de l'entreprise. Nous avons inclus dans l'accord ces clauses de protection qui empêchent M. Ward de diminuer son capital-action en faveur de quelqu'un d'autre et, donc, de diminuer l'importance de notre position au sein de la compagnie. Il y a plusieurs options que je vais vous lire, ou vous donner.

[*Text*]

Mr. Mackasey: I would like you to put them on the record. They are public information, are they not? I would not want them if they are not.

Mr. Blenkarn: They are in the ATC decision, Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: Yes, sir, I read them into the ATC hearings and they are in the decision. I believe the Clerk passed that out.

Mr. Mackasey: I would like you to put them on. I think it puts a different connotation on the matter.

Mr. Vaughan: Would you wish me to read . . .

Mr. Mackasey: Not all of them. But, let me ask you a question or two. You have the answers there, I think.

In the event that Mr. Ward, say, in five years, was determined to withdraw from the industry entirely, has he any obligation to Air Canada or can he sell his shares to someone else?

Mr. Vaughan: Well, the first obligation is that if he wishes to sell any more, we have the option to purchase. The agreement was so constructed that Ward, personally, could not divest himself of control to somebody else without giving Air Canada the option to take control.

Mr. Mackasey: In other words, Mr. Vaughan, when and if Mr. Ward decides to withdraw from the charter business, Air Canada is fully protected?

Mr. Vaughan: Yes, sir.

Mr. Mackasey: Not only fully protected but, in all fairness . . .

Mr. Blenkarn: I think we should clarify that answer. The decision of the CTC allowed the purchase of 30 per cent but any further purchase has to be further approved by the CTC. I think you will agree with me there. That was the reason.

Mr. Vaughan: Yes, I agree with him there.

Mr. Blenkarn: In other words, your option is useless unless the CTC allows you to exercise it?

Mr. Vaughan: Correct. Under the National Transportation Act, the CTC, in its judgment, allowed the 30 per cent. Mr. Blenkarn is quite right.

Mr. Mackasey: Yes, Mr. Chairman, but the important point is that if CTC were to deny the further purchase, would it be because they were afraid of a monopoly position by Air Canada in the charter business? Am I right on that, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: Yes, that is my interpretation of the act.

Mr. Mackasey: My final question. The argument against this purchase of a certain portion of Wardair by Air Canada as opposed by other carriers was that you would constitute a monopoly but they ruled in your favour in the light of the need to compete or retain a fair proportion of the charter business for Canada.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: J'aimerais les voir figurer au compte rendu. Il s'agit de renseignements publics, n'est-ce pas? Je ne veux pas les obtenir si ce n'est pas le cas.

M. Blenkarn: Ils figurent dans la décision du CTA, monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Oui, monsieur; je les ai lus lors des audiences du CTA et ces options font parties de la décision. Je crois que le greffier a distribué ces renseignements.

M. Mackasey: J'aimerais que vous les lisiez. J'estime que ceci donne une signification différente à toute la question.

M. Vaughan: Voulez-vous que je lise . . .

M. Mackasey: Pas toute. Toutefois, permettez-moi de poser une ou deux questions. Vous avez des réponses sous la main, je crois.

Dans l'éventualité où M. Ward déciderait, disons, dans cinq ans, de se retirer entièrement de l'industrie, a-t-il des obligations à l'égard d'Air Canada ou peut-il vendre son capital-actions à quelqu'un d'autre?

M. Vaughan: Eh bien, s'il veut vendre des actions, il est obligé de nous donner tout d'abord une option d'achat. L'accord a été rédigé de telle façon que M. Ward puisse personnellement se départir du contrôle de l'entreprise en faveur de quelqu'un d'autre sans donner à Air Canada la possibilité de prendre le contrôle.

M. Mackasey: En d'autres termes, monsieur Vaughan, si jamais M. Ward décide de se retirer du secteur des vols nolisés, Air Canada est entièrement protégé.

M. Vaughan: Oui, monsieur.

M. Mackasey: Non seulement la société est-elle pleinement protégée, mais, en toute justice . . .

M. Blenkarn: Je crois que je devrais préciser cette réponse. La décision de la CCT permettait l'achat de 30 p. 100 du capital-actions, mais tout achat ultérieur devra à nouveau être approuvé par la CCT. Je crois que vous êtes d'accord avec moi sur ce point. C'était là la raison.

M. Vaughan: Oui, je suis d'accord avec lui.

M. Blenkarn: En d'autres termes, votre option est inutile si la CCT ne vous permet pas de l'exercer?

M. Vaughan: C'est exact. Aux termes de la loi nationale sur les transports, la CCT a permis, dans son jugement, l'achat de 30 p. 100 du capital-actions. M. Blenkarn a tout à fait raison.

M. Mackasey: Oui, monsieur le président, mais l'important est que, si la CCT devait refuser tout achat ultérieur, ne serait-ce pas parce qu'elle craint un monopole d'Air Canada dans le secteur des vols nolisés? Ai-je raison à ce propos, monsieur Pratte?

M. Pratte: Oui, c'est là l'interprétation que je donne de la loi.

M. Mackasey: Une dernière question. L'argument présenté contre l'achat d'une certaine partie du capital-actions de Wardair par Air Canada, au lieu d'autres transporteurs, était que vous auriez ainsi un monopole; toutefois, la décision a été rendue en votre faveur parce qu'il est nécessaire de se montrer concurrentiel, ou de conserver pour le Canada une juste proportion des vols nolisés.

[*Texte*]

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Mackasey: Therefore, Wardair should be looked at in the light of its relationship to its ability to retain the charter business out of Canada in an international market rather than its effect it might have on other domestic competitors.

Mr. Pratte: That is right. I think this is the proper interpretation of the decision.

Mr. Mackasey: So, the money you have spent really goes well beyond buying just 30 per cent. It is also an option, subject to the approval of CTC in the area of monopoly to buy any shares that Mr. Ward may want to sell in the future.

Mr. Pratte: That is correct. This is one of the other considerations of the agreement.

Mr. Mackasey: Thank you.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Mr. McRae.

Mr. McRae: What is the book value of the equipment of Wardair?

The Chairman: Mr. Blenkarn, have you got the annual report?

Mr. Blenkarn: The annual report of Air Canada?

The Chairman: No, of Wardair.

Mr. Blenkarn: The balance sheet book value as of the period is really a question of assets to liabilities and the net value of the company is roughly $3,400,000.

Mr. McRae: I did not hear that.

Mr. Blenkarn: Roughly $3,400,000.

• 1005

Mr. Vaughan: Excuse me. That is what the balance sheet shows as the shareholder's equity.

Mr. Blenkarn: You have debt against your equipment, you know.

The Chairman: Order, Mr. Blenkarn. I think we will let Mr. Vaughan answer the question.

Mr. Pratte: This balance as at December 31, 1972 shows that the shareholders' equity amounted to $3,487,151. But as I indicated, this is not, in my view, the proper way to establish the value of a company into which you are buying when the company is a going concern and when it is the intention to continue the operation of the company.

Mr. McRae: Would you repeat what you just said about the value?

Mr. Pratte: The shareholders' equity, according to the balance sheet as at December 31, 1972, was $3,487,151.

Mr. McRae: What was the net profit last year?

Mr. Pratte: In 1972 the operating profit was $235,931.

[*Interprétation*]

M. Pratte: C'est exact.

M. Mackasey: Par conséquent, il faut considérer Wardair en fonction de sa capacité de conserver les vols nolisés en partance du Canada dans un marché international plutôt que de considérer l'effet de la société pour les autres concurrents au pays.

M. Pratte: C'est exact. Je crois que c'est là la bonne interprétation de la décision.

M. Mackasey: Donc, les fonds que vous avez dépensés servent à acheter beaucoup plus que 30 p. 100 du capital-actions. Ils vous donnent aussi une option, soumise à l'approbation de la CCT au niveau du monopole, d'acheter toutes les actions que M. Ward pourrait décider de vendre dans l'avenir.

M. Pratte: C'est exact. C'est là un autre aspect de l'accord.

M. Mackasey: Merci.

Le président: Le Comité est-il prêt à passer au vote? Monsieur McRae.

M. McRae: Quelle est la valeur comptable du matériel de Wardair?

Le président: Monsieur Blenkarn, avez-vous le rapport annuel?

M. Blenkarn: Le rapport annuel d'Air Canada?

Le président: Non, de Wardair.

M. Blenkarn: La valeur comptable qui paraît au bilan pour cette période est en fait une question d'actif et de passif; la valeur nette de la compagnie se situe à environ $3,400,000.

M. McRae: Je n'ai pas entendu.

M. Blenkarn: Environ $3,400,000.

M. Vaughan: Je m'excuse. Il s'agit là du capital-action indiqué au bilan.

M. Blenkarn: Vous savez que le matériel est grevé.

Le président: A l'ordre, monsieur Blenkarn. Je crois que nous allons laisser M. Vaughan répondre à la question.

M. Pratte: Ce bilan, en date du 31 décembre 1972, indique que le capital-action s'élevait à $3,487,151. Toutefois, je le répète, ce n'est pas à mon avis la bonne façon d'établir la valeur d'une compagnie dont vous achetez des actions quand il s'agit d'une compagnie prospère que l'on a l'intention de maintenir en activité.

M. McRae: Pourriez-vous répéter ce que vous venez de dire à propos de la valeur?

M. Pratte: D'après le bilan daté du 31 décembre 1972, le capital action s'élevait à $3,487,151.

M. McRae: Quel a été le profit net l'année dernière?

M. Pratte: En 1972, le profit d'exploitation s'élevait à $235,931.

[*Text*]

Mr. McRae: What do you mean by operating profit?

Mr. Vaughan: That was the difference between the revenue and the expense before tax. The other day, Mr. McRae, I filed—I do not know whether this was passed out to the Committee—a nine-month statement of the company up to the end of September.

Mr. McRae: Yes, I would appreciate that. What do we have in that nine months?

Mr. Vaughan: May I refer to this?

M. McRae: Yes, please.

Mr. Vaughan: The operating revenue for 1973 was $23,938,258 and for the same period in 1972 it was $15,827,619.

Mr. McRae: For that nine-month period.

Mr. Vaughan: Yes. The net earnings for the 1973 nine-month period were $2.9 million. I will round it out.

Mr. McRae: That was the figure I was . . .

Mr. Vaughan: For the previous year for the same period it was $911,000. The retained earnings at the end of that period were $5.3 million compared with the previous year of $3.1 million, and the earnings per share were 90 cents as against 28 cents.

I will skip the source and application of funds. The working capital at the end of that nine-month period was $235,000 as against a deficiency in the previous period of $2.1 million. The statement Mr. Pratte has in his hand shows at the end of 1972 a deficiency in working capital or a reduction in working capital. This is usual in the airline business. Major U.S. and European carriers find at the end of December that their working capital falls off, so that is not an unusual situation.

The equipment you referred to a moment ago—I found a piece of paper here to add to that report if you wish that one.

Mr. McRae: Yes, I would like that.

Mr. Vaughan: I will skip over it quickly. One Boeing 707 is considered owned, original price $8.2 million.

Mr. McRae: That is considered owned, is it?

Mr. Blenkarn: How can you consider that owned when it is on a lease?

Mr. Vaughan: No, it is not leased.

Mr. Blenkarn: You told us in previous answers it was leased.

Mr. Peters: How come you did not give us that before?

Mr. Vaughan: I did, sir.

[*Interpretation*]

M. McRae: Que voulez-vous dire par profit d'exploitation?

M. Vaughan: Il s'agit de la différence entre les revenus et les dépenses avant impôt. L'autre jour, monsieur McRae, j'ai déposé—je ne sais pas si ce document a été remis aux membres du Comité—un bilan des affaires de la compagnie pour une période de neuf mois se terminant en septembre.

M. McRae: Oui, je vous en saurais gré. Quels sont les résultats pendant ces neuf mois?

M. Vaughan: Puis-je citer ce document?

M. McRae: S'il vous plaît.

M. Vaughan: Le revenu d'exploitation pour 1973 s'établissait à $23,938,258 et, pour la même période en 1972, il était de $15,827,619.

M. McRae: Pour cette période de neuf mois.

M. Vaughan: Oui. Les revenus nets des neuf premiers mois de 1973 s'établissaient à 2.9 millions de dollars, en chiffres ronds.

M. McRae: C'est le chiffre que j'avais . . .

M. Vaughan: Pour la même période l'année dernière, ils totalisaient $911,000. Les revenus non répartis à la fin de cette période atteignaient 5.3 millions de dollars, contre 3.1 millions l'année précédente, et les dividendes de chaque action totalisaient 90c. contre 28c.

Je ne mentionnerai pas la source des fonds ni leur utilisation. Le fonds de roulement à la fin de ces neuf mois totalisait $235,000, par comparaison avec un déficit de 2.1 millions de dollars au cours de la même période l'année précédente. Le bilan que M. Pratte a en mains indique qu'il y avait à la fin de 1972 un déficit du fonds de roulement, ou une réduction du fonds de roulement. Ceci est normal dans le domaine du transport aérien. Les principaux transporteurs des États-Unis et de l'Europe enregistrent une baisse de leur fonds de roulement à la fin de décembre; il ne s'agit donc pas d'une situation inhabituelle.

En ce qui concerne le matériel auquel vous avez fait allusion il y a un instant, j'ai ici un document que je peux ajouter au rapport, si vous le voulez.

M. McRae: Oui, j'aimerais bien.

M. Vaughan: Je vais le citer rapidement. On considère que la compagnie est propriétaire d'un *Boeing* 707, dont le prix original est de 8.2 millions de dollars.

M. McRae: On considère que la compagnie en est propriétaire?

M. Blenkarn: Comment peut-on considérer cela quand l'avion est loué?

M. Vaughan: Non, il n'est pas loué.

M. Blenkarn: Vous nous avez dit plutôt que l'avion était loué.

M. Peters: Pourquoi ne nous avez-vous pas dit cela avant?

M. Vaughan: Je l'ai fait, monsieur.

[*Texte*]

Mr. Peters: No, you did not.

The Chairman: The record will prove one or the other. There is no use in . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, are we getting different answers today?

• 1010

Mr. Peters: We had an answer that there were really five Otters, one single-engine, and the rest of them twin-engine; and there was one Sky Freighter . . .

Mr. Vaughan: Bristol freighter . . .

Mr. Peters: . . . that was old. The rest were all on lease.

The Chairman: Mr. Vaughan, would you like to complete your answer?

Mr. Vaughan: The first evening I did not have any papers, I was trying to reconstruct the matter from memory and I read into the record at that time something at the end of 1972. What I have in my hand now is the fleet composition of December 4, 1973.

The other day, Mr. Blenkarn, I read to you—it is in the evidence somewhere—a statement . . .

Mr. Blenkarn: The fleet composition when you bought it.

Mr. Vaughan: There has been nothing changed, one Boeing 707 is leased.

Mr. Peters: It is worth more than all the rest of the aircraft you told us about.

Mr. Vaughan: Sir, We can try, I did mention these. I can find the other sheet if you give me a moment.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I hope all this intervention is not coming off my time.

Mr. Peters: We will give you all the time you want. Geez, it makes a helluva difference if they have one Boeing, which is worth a helluva lot more than all the rest put together.

The Chairman: Order, Mr. Peters.

Mr. Peters: I was not addressing the question to the Chair.

The Chairman: I know you were not.

Mr. Peters: It was not a conversation, it was a vacuous statement.

The Chairman: It was causing disturbances in the Committee.

Mr. Blenkarn: Mr. Vaughan, in the statement issued by Ward in September for a nine-month period ending September 30, there is no mention of any Boeing aircraft at all.

Mr. Vaughan: This little statement here?

Mr. Blenkarn: Sure.

Mr. Vaughan: No, there is no statement of any aircraft.

[*Interprétation*]

M. Peters: Non, vous ne l'avez pas fait.

Le président: Le compte rendu prouvera que l'un ou l'autre a raison. Il ne sert à rien de . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, est-ce que nous obtenons des réponses différentes aujourd'hui?

M. Peters: Dans une réponse qu'on nous a donnée, on nous a dit qu'il y avait 5 *Otters*, dont un mono moteur et 4 bimoteurs, un *Sky Freighter* . . .

M. Vaughan: et *Bristol Freighter* . . .

M. Peters: . . . qui a rendu un bon nombre de services. Les autres avions étaient loués.

Le président: Monsieur Vaughan, voulez-vous donner le reste de votre réponse?

M. Vaughan: Lors de la première réunion, je n'ai pas eu mes documents, et j'essayais de me rappeler les faits. A ce moment-là, j'ai versé au dossier des renseignements pour la fin de 1972. Maintenant, j'ai le nombre et le genre d'avions utilisés le 4 décembre 1973.

Monsieur Blenkarn, l'autre jour je vous ai lu une déclaration, et cela se trouve dans les témoignages quelque part . . .

M. Blenkarn: La composition de la flotte aérienne lorsque vous l'avez achetée.

M. Vaughan: Rien n'a changé, on a loué un appareil *Boeing* 707.

M. Peters: Cet appareil vaut plus que tous les autres appareils dont vous nous avez parlé.

M. Vaughan: J'en ai parlé. Je vais tâcher de trouver l'autre document.

M. McRae: Monsieur le président, j'espère que toute ces interventions ne seront pas enlevées de mon temps.

M. Peters: Nous vous donnerons tout le temps que vous voulez. Cela fait toute une différence s'ils ont un appareil *Boeing* qui vaut beaucoup plus que tous les autres appareils ensemble.

Le président: A l'ordre, monsieur Peters.

M. Peters: Je n'adressais pas la question au président.

Le président: Je le sais.

M. Peters: Ce n'était pas une conversation, c'était une déclaration dénuée de sens.

Le président: Mais cela dérangeait le Comité.

M. Blenkarn: Monsieur Vaughan, dans la déclaration rendue publique par Ward au mois de septembre, pour une période de 9 mois finissant le 30 septembre, aucune mention n'est faite d'un appareil *Boeing*.

M. Vaughan: La déclaration que voilà?

M. Blenkarn: Oui.

M. Vaughan: Non, on ne parle pas d'appareil dans cette déclaration.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: There is a statement as to what Twin Otters they have, though. They apparently by this fall had six Twin Otters, and one Bristol freighter. They presumably disposed of the single-engine Otter.

Your evidence in hearing No. 22 on November 29 was:

Boeing 727—1 Leased
Boeing 707—1 Leased
DeHavilland DHC-3 single engine Otter—1 Owned
DeHavilland DHC-6 300 series Twin Otter—4 Owned
Bristol 170 freighter—1 Owned

Mr. Vaughan: If that is what the evidence says, sir, that is what it says.

The Chairman: Mr. Vaughan, would you like to put on the record what you now know, December 1973, Wardair owns?

Mr. Vaughan: All right, I will read this fleet composition as of December 4, 1973.

One Boeing 707 delivered April 17, 1968, owned, original price $8.2 million.

One Boeing 707, lease purchase, original price $9.2 million.

Mr. McRae: What does a lease purchase mean in terms of the equity of it?

Mr. Vaughan: It means—as far as the equity is concerned, I do not think . . .

Mr. McRae: Is there any equity at all?

Mr. Vaughan: . . . there is any equity at all.

One Boeing 747, that was a conditional purchase, you know, a lease purchase, financed, in other words. Maybe I used the word "leased" incorrectly the other day.

Mr. McRae: This was not . . .

Mr. Vaughan: In other words, the airplane is financed.

Mr. McRae: Oh, I see.

Mr. Vaughan: He did not have $27 million to pay for the airplanes, so he financed the airplanes through the International Marine Bank.

Mr. McRae: Would there be any equity in the airplane at this particular point?

Mr. Vaughan: Whatever he has been paying—very little, I would say, at this point. The airplane is in his hands under an agreement whereby he pays the financing arrangement, and owns the airplane at the end of a period.

Mr. McRae: What was the date of the purchase of this Boeing 747?

Mr. Vaughan: It was delivered in April 1973.

• 1015

Then I refer to the northern fleet; six DeHavilland DC-8C 300 series Twin Otters; five owned and one lease purchase.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Il y a une déclaration quant au nombre de *Twin Otters* dans leur position. Il paraît qu'ils ont eu 6 *Twin Otters* et 1 *Bristol Freighter* cet automne. Ils ont dû se débarasser de l'*Otter* qui n'avait qu'un moteur.

Votre témoignage à l'audience n° 22 le 29 novembre se lit comme suit:

Boeing 727—Un loué
Boeing 707—Un loué
DeHavilland DHC-3, Otter mono moteur—Un acquis
DeHavilland DHC-6 300, Twin Otter—Quatre acquis
Bristol 170 Freighter—Un acquis

M. Vaughan: C'est bien cela le témoignage.

Le président: Monsieur Vaughan, voulez-vous dire aux fins du compte rendu, quels sont les avions en possession de Wardair au mois de décembre 1973.

M. Vaughan: Très bien, je vais vous donner la composition de la flotte le 4 décembre 1973.

Un appareil Boeing 707 livré le 17 avril 1968, propriété de la société, prix original de $8.2 millions.

Une Boeing 707, achat-location, prix original $9.2 millions.

M. McRae: Qu'est-ce qu'un achat-location signifie en termes d'actif?

M. Vaughan: Cela signifie, en ce qui concerne l'actif, je ne crois pas . . .

M. McRae: Y a-t-il un actif?

M. Vaughan: Qu'il y a un actif, du tout.

L'achat du Boeing 747 était un achat conditionnel, un achat-location, qui a été financé. Il se peut que j'aie utilisé le mot «loué» incorrectement l'autre jour.

M. McRae: Ce n'était pas . . .

M. Vaughan: En d'autres termes, l'avion est financé.

M. McRae: Je comprends.

M. Vaughan: Il n'a pas eu les $27 millions pour acheter les avions, et il a financé la transaction par l'entremise de la Banque maritime internationale.

M. McRae: Aurait-il payé quelque chose pour l'avion à ce moment-là?

M. Vaughan: Très peu, jusqu'ici. Il se sert de l'avion en vertu d'un accord, selon lequel il paie pour l'avion, et l'appareil entre en sa possession à la fin d'une période de temps.

M. McRae: Quand a-t-il acheté l'appareil 747?

M. Vaughan: L'avion a été livré au mois d'avril 1973.

Après quoi je me rapporte aux avions utilisés dans le Grand Nord, soit six Twin Otters DeHavilland DC-8C 300; cinq sont la propriété de la société, le sixième étant un achat-location.

[*Texte*]

Mr. McRae: What is roughly the value of a Twin Otter whenever purchased?

Mr. Vaughan: Roughly a million dollars. Then, just to conclude this, there is our famous Bristol NK-170 Freighter.

Mr. McRae: How old is it?

Mr. Vaughan: It is quite old. We had them in Air Canada many years ago; 15 years ago.

Mr. McRae: What would the value of that Bristol Freighter be to you? If you acquired full control or complete ownership of Wardair, how would you use a Bristol Freighter of that vintage? Or would you?

Mr. Vaughan: They are using it in the North. These other airplanes, these Twin Otters, of course, are used in their northern operations. I do not know what we would do with a Bristol Freighter, but he seems to have some use for it.

Mr. McRae: Mr. Vaughan, if the Boeing 707 is considered owned by Wardair, that would seem to add up to book assets of greater than the $3.4 million or $3.5 million.

Mr. Vaughan: It is a liability that he has to pay for. To use a simple example, if you buy a house, you mortgage the house. Do you say you own the house? You have possession of it, but you owe money on it.

Mr. McRae: Yes, but you also have an equity.

Mr. Vaughan: Whatever you put into it. That is right. And as you continue to pay, your equity in the house continues.

Mr. McRae: The equity represents what you own.

Mr. Vaughan: A leased airplane is like leasing an automobile. You never own the car. Or you lease a house, and never put any equity into the house.

Mr. McRae: But in your statement you have indicated that . . .

Mr. Peters: Mr. Chairman, that is a terrible analogy between a house and an airplane, for God's sakes.

The Chairman: Order, please. Mr. Vaughan is doing the best he can to explain the depreciation concept of the airplane. If he wants to use a house, he can use a house; if he wants to use a horse, he can use a horse. I have used lots of things in my experience.

Go ahead Mr. Vaughan. You do not have to like it, Mr. Peters.

Mr. Pratte: Maybe I could try to explain something. It is very common in the industry for a company to operate leased aircraft. As a matter of fact, the major owners of airplanes in the United States are two or three banks. They own more airplanes than all the carriers put together.

CP, for instance, owns only one or two airplanes. They are all leased. That does not mean to say that CP Air or TWA are not worth anything. They are worth something because of the potential in terms of earnings.

[*Interprétation*]

M. McRae: Quelle est la valeur approximative d'un Twin Otter lors de l'achat?

M. Vaughan: Environ 1 million de dollars. Enfin, il y a notre célèbre Bristol NK-170 Freighter.

M. McRae: Est-ce un vieil avion?

M. Vaughan: Il est assez vieux. On s'en servait à Air Canada il y a quinze ans.

M. McRae: Quelle serait donc la valeur de ce Bristol Freighter pour vous? Si vous acquerrez le contrôle complet de Wardair, comment utiliseriez vous un Bristol Freighter qui a 20 ans de service? Ou pourriez-vous vous en servir?

M. Vaughan: Ils s'en servent dans le Nord. Les Twin Otters sont également utilisés, naturellement, dans le Nord. Je ne sais pas ce que nous ferions avec un Bristol Freighter, mais il a l'air de pouvoir s'en servir.

M. McRae: Si l'on considère que l'appareil Boeing 707 est la propriété de Wardair, les valeurs comptables de la société seraient donc plus élevées que 3.4 ou 3.5 millions de dollars.

M. Vaughan: C'est plutôt un passif, une dette qu'il lui faut payer. Par exemple, si vous achetez une maison, vous avez une hypothèque à payer. Pouvez-vous donc dire que la maison est votre propriété? Elle est en votre possession, mais vous avez une dette à payer.

M. McRae: Oui, mais il y a aussi votre actif.

M. Vaughan: Oui, mais cela dépend de ce que vous avez payé au début. Et, au fur et à mesure que vous payez, votre actif augmente.

M. McRae: L'actif représente ce que vous possédez.

M. Vaughan: Louer un avion, c'est un peu comme si on louait une voiture. La voiture n'est pas votre propriété. Il va de même si vous louez une maison pour laquelle vous n'avez pas fait un investissement d'actif.

M. McRae: Mais, dans votre déclaration, vous avez dit . . .

M. Peters: Monsieur le président, son parallèle entre une maison et un avion est très mal choisi, tout de même.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Vaughan fait de son mieux pour expliquer le principe de l'amortissement dans le cas de l'avion. S'il veut se servir d'une maison ou d'un cheval comme exemple, il peut le faire. J'ai fait beaucoup de parallèles de cette façon dans le temps.

Allez-y, monsieur Vaughan. Vous n'êtes pas obligé d'aimer le parallèle tiré par M. Vaughan, monsieur Peters.

M. Pratte: Je pourrais peut-être offrir une explication. Il est très courant dans l'industrie pour une société d'utiliser un avion loué. De fait, les propriétaires d'avions les plus importants aux États-Unis sont deux ou trois banques. Ils ont plus d'avions que les transporteurs ensemble.

CP Air, par exemple, n'a qu'un ou deux avions. Tous les autres sont loués. Cela ne veut pas dire pour autant que CP Air ou TWA ne valent rien. Ils valent quelque chose à cause de leur potentiel en termes de rentabilité.

[*Text*]

That is why I have said a number of times that the proper way to evaluate Wardair is not simply to look at the balance sheet because it does not tell you very much. These companies like CP and Wardair operate with leased equipment because this is how, generally speaking, they can finance their equipment much more cheaply.

If you look at the cost of financing of CP Air, for instance, it is less than 5 per cent in 1972. And the reason for it is that they use leasing as a way to finance themselves, and the lessor has the advantage of the depreciation. Because of the big advantage that gives him, he passes on part of the benefit to the lessee, so that the effective rate to the lessee that he is paying in terms of interest is much lower than if the operator were to borrow the money on the market or from the bank.

Mr. McRae: To go into another slightly different line, what is the safety record of Wardair?

• 1020

Mr. Pratte: So far as I know, it is very good. Wardair, as a charter operation, has a very good reputation; that is why it has been so successful. If it had not been a good operation, it would not have been as successful as it has been. Here is a man who started with very little and he now has a substantial operation which he has mounted by his own personal strength.

Mr. McRae: This is one of the reasons I find it hard to understand. I have watched Wardair over a number of years and saw the kind of work they have been doing, the kind of publicity they have been getting, the kind of operation they have had, the good reputation they have had in charters as far as the public is concerned. Charters have not all been that reliable; many charter situations have not been good in this country and the public needs to be protected against this kind of thing. But it seems to me Wardair has been an excellent company in this respect.

I find it very difficult to understand what the problem is, why we would be saying to you as the President of Air Canada that you should not be acquiring an interest in Wardair. This seems to me to be a very unfair type of proposition. Just because you happen to be a publicly-owned carrier, I do not see any reason why you should not acquire an interest in this particular type of business.

Is my time up, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: I have some other names on my list. Mr. Poulin.

Mr. Poulin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Pratte, I recall your saying the last time you were here that it was very important for you to be commercially aggressive in your operation and in relation to that of other carriers; and that that was fundamentally one of the reasons why you and your board of directors decided that you should purchase a share of Wardair. Now, you still are of the feeling that you would be more commercially competitive by acquiring Wardair than if you did not have an interest in that particular line of endeavour, namely the charter airlines.

[*Interpretation*]

C'est pour cela que j'ai dit maintes fois qu'on ne devrait pas évaluer Wardair en étudiant tout simplement le bilan, puisqu'on n'apprend pas grand-chose de cette façon-là. Des sociétés comme CP et Wardair utilisent du matériel loué parce que, d'une façon générale, ils peuvent financer leur matériel à meilleur marché de cette façon.

Par exemple, le coût du financement de CP Air en 1972 était de moins de 5 p. 100. Cela s'explique par le fait qu'ils utilisent du matériel loué afin de financer leurs opérations, et le locataire a l'avantage de l'amortissement. Puisque c'est un grand avantage pour lui, il transmet une partie des bénéfices au locataire, en sorte que le taux réel de l'intérêt payé par le locataire est beaucoup moins élevé que s'il empruntait l'argent d'une banque ou sur le marché.

M. McRae: Pour changer un peu de sujet, quelle est la réputation de Wardair quant à la sécurité?

M. Pratte: Autant que je sache, Wardair jouit d'une réputation excellente; c'est ce qui explique son succès d'ailleurs. M. Ward a commencé avec très peu et a réussi à se monter une affaire extrêmement intéressante au moyen de ses seuls dons personnels.

M. McRae: C'est ce que j'ai toujours cru. Wardair a au cours des années fait de l'excellent travail, obtenu une publicité absolument fantastique, a toujours joui d'une réputation incomparable chez les affréteurs. Et Dieu sait que les affréteurs ne sont pas tous dignes de confiance au pays. Il faut que le public soit protégé contre bon nombre d'entre eux. Ce n'est pas le cas de Wardair, qui s'en tire vraiment très bien.

Je ne comprends pas vraiment pourquoi, en tant que Comité, nous devrions vous dire à vous, le président d'Air Canada, de vous abstenir de participer à Wardair. Il me semble que ce n'est pas raisonnable. Ce n'est pas parce que vous êtes le transporteur subventionné par l'État que vous devez vous tenir à l'écart d'une affaire aussi intéressante.

Est-ce que mon temps de parole est écoulé, monsieur le président?

Le président: En effet.

M. McRae: Je vous remercie.

Le président: J'ai d'autres noms sur ma liste, dont celui de M. Poulin.

M. Poulin: Je vous remercie, monsieur le président. Je me souviens de vous avoir entendu dire, monsieur Pratte, lors de séances précédentes, que vous deviez faire preuve de dynamisme face aux autres transporteurs et que c'était là une des raisons qui vous avaient incité, vous et votre conseil d'administration, à faire l'achat d'actions de la Wardair. Vous êtes évidemment toujours d'avis qu'il vous serait avantageux du point de vue de la concurrence de faire l'achat d'une part de Wardair et de vous engager davantage dans le domaine des vols nolisés.

[*Texte*]

Mr. Pratte: On the basis of the agreement that we made with Mr. Ward, my answer is yes.

Mr. Poulin: I come back then, Mr. Chairman, to some of the comments that were made the last time Air Canada was here when I made some remarks along the line that management of a Crown corporation should be encouraged to make decisions in the course of their business dealings. It was suggested that by stating that and taking that position I felt Crown corporations—I think it was used by one of the members of the opposition—once formed would go into orbit and not be answerable to anyone.

It is very obvious to me as I am sure it is obvious to the chairman and the board of directors and the executive of Air Canada that they are answerable to Parliament. They are here and they have been here probably for too many days, going over and over these many many things and are directly answerable to Parliament for all their acts and for all the management of their company.

That having been said, we are talking here about a purchase which I understand would involve the expenditure of some $2.7 million to acquire what is a 33 per cent interest in Wardair. I would just like to compare that, Mr. Pratte, and I wonder if my figures are correct, with some of the other activities that you do in the ordinary course of your business.

You purchased Boeing 747s, I understand, and I do not think Parliament has ever questioned your judgment on that. What would be the cost of the purchase of a Boeing 747?

Mr. Pratte: Approximately $27 million, sir, per aircraft.

Mr. Poulin: And how many of those do you have?

Mr. Pratte: We now have five.

Mr. Poulin: Five. And has Parliament or a parliamentary committee ever questioned the judgment of management in purchasing 747s?

Mr. Pratte: Not so far as I can recall, sir.

Mr. Poulin: I do not like to be so simplistic, but I would presume that the reason you purchased 747s was so that you could better compete in the long distance haul with other air carriers that had the best and safest equipment.

• 1025

Mr. Pratte: Yes, that was right. The judgment was based on the fact that if one wanted to be competitive this is the kind of service and this is the kind of equipment you had to have, and this is why the decision was made to buy the 747 aircraft.

Mr. Poulin: These multiple $27 million transactions have not been questioned by members of the opposition or members of the government party, I would suggest, because the judgment was a sound one and has proved to be sound economically.

Mr. Pratte: I would say the 747 is undoubtedly a very good aircraft.

Mr. Poulin: I would like to come back to that in a moment but I would like to divert and ask Mr. Cochrane, your Vice-President of Finance, a question with regard to the operations of Air Canada. How do the profits of Air Canada compare generally with United States airlines?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Après l'entente à laquelle nous en sommes venus avec M. Ward, je dirais certainement oui.

M. Poulin: Je reviens à certaines déclarations qui ont été faites lors de la dernière comparution des représentants d'Air Canada à la suite de ma recommandation voulant que les sociétés d'État prennent les décisions qui s'imposent dans le cours de leurs affaires. Je pense que c'est un député de l'opposition qui tentait de faire valoir que ma recommandation, si elle était suivie, permettrait aux sociétés d'État de s'émanciper et de ne plus se considérer comptables à qui que ce soit.

Il me semble évident, et je suis sûr que le président, le conseil d'administration et la direction d'Air Canada sont d'accord là-dessus, que la Compagnie est toujours comptable au Parlement. Ne sont-ils pas présents ici aujourd'hui pour examiner en détail les différents aspects de la compagnie et n'essaient-ils pas de justifier tous leurs actes, toutes leurs décisions au Parlement?

Il s'agit dans le cas présent d'une dépense de quelque 2.7 millions de dollars pour l'acquisition de 33 p. 100 des actions de Wardair. Je voudrais bien que M. Pratte compare cette transaction avec d'autres qu'il a conclues dans le cours normal des affaires de la compagnie.

Il y a eu par exemple l'achat de Boeing 747 sans que le Parlement s'en inquiète pour autant. Et quel est le coût juste d'un appareil Boeing 747?

M. Pratte: Il est d'environ 27 millions de dollars.

M. Poulin: Et combien en avez-vous?

M. Pratte: Nous en avons cinq.

M. Poulin: Et est-ce qu'un comité du Parlement ou le Parlement lui-même ont déjà mis en doute votre jugement concernant l'achat de ces appareils 747?

M. Pratte: Pas que je sache.

M. Poulin: Je ne veux pas être simpliste, mais je suppose que la raison pour laquelle vous avez acheté ces 747 était que vous vouliez vous mettre sur le même pied que les grands transporteurs aériens et pouvoir disposer du matériel le meilleur et le plus sûr.

M. Pratte: En effet. Nous voulions être en mesure de faire une concurrence raisonnable dans ce marché et c'est le matériel dont il faut disposer. C'est ainsi que nous en sommes venus à faire l'achat d'appareils 747.

M. Poulin: Et ces nombreuses transactions de 27 millions de dollars n'ont jamais été mises en doute par les députés de l'opposition ou les députés du gouvernement simplement parce qu'il s'agissait là de décisions qui étaient à ce moment-là et qui se sont révélées depuis économiquement saines.

M. Pratte: Je dirais que les 747 sont d'excellents appareils.

M. Poulin: Je reviendrai là-dessus dans quelques minutes. Pour l'instant, je désirerais interroger votre vice-président aux finances, M. Cochrane, au sujet du fonctionnement d'Air Canada. Comment les profits d'Air Canada se comparent-ils avec ceux des grands transporteurs américains d'une façon générale?

[*Text*]

An hon. Member: That is off topic.

Mr. Poulin: It certainly is not off topic. We are talking about the right of management to make decisions in the normal course and I just want to see whether or not they really are spending too much money on advertising and promotion. I would like to know what Air Canada's profit picture is in relation to U.S. airlines, to see whether we really have good management.

The Chairman: The Chair will allow the question, but we have a motion dealing with Wardair and the purchase of Wardair by Air Canada and I would like the Committee to stick to the motion until this subject is exhausted.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, on a point of order, the motion says that "this Committee recommends that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of . . ." Certainly one of the things we must consider, if we are going to examine management's capability in making a decision like this, is the management's performance and how that is interpreted by way of profit in relation to other major airlines.

The Chairman: I rule the question out of order. I suggested that the Committee try to stick to the motion.

Mr. Cochrane, go ahead and answer Mr. Poulin's question.

Mr. M. Cochrane (Vice-President, Finance, Air Canada): I think in 1972, which is the year under consideration, if you use the measure that Mr. Mazankowski was using the other day, which is a per cent of our profit as a per cent of revenue, and if you take it at the operating profit level, which is before interest—and we had quite a discussion on that the other day with Mr. Blenkarn, about whether or not Air Canada does get a break on interest rates—in 1972 we compared very well with United States airlines. And we have been over the years. In 1972 our operating income was 7.9 per cent of revenue, and some U.S. airlines were above that and some were below. American Airlines was 2.6; Eastern Airlines, 4.6; and Delta was above us at 10.5.

Mr. Mazankowski: Those two first ones needed new presidents though.

Mr. Cochrane: I would not say that. Over the years Eastern Airlines have done very well, Mr. Mazankowski, and up until last year it had one of the best recovery records in the industry.

Mr. Mazankowski: Take the high side, though.

Mr. Cochrane: If I may go on, Delta is the only one that was ahead of us, Mr. Mazankowski. I am sorry but I cannot add any more to the high side. United was 4.6 and TWA, 5.3. In other words we did quite well in 1972. So I think that our profit performance has been good, and our return on investments has been good as well, compared with the U.S. airlines.

Mr. Poulin: Mr. Cochrane, is there any unusual explanation for the 10.5 performance of Delta? It seems to be inordinately out of line with the rest of the American performances.

[*Interpretation*]

Une voix: La question n'est pas pertinente.

M. Poulin: Elle l'est. Il est question ici du droit de la direction de prendre des décisions dans le cours normal de ses affaires et je veux simplement vérifier s'il n'y a pas de dépenses déraisonnables sous certains chapitres, comme ceux de la publicité, de la réclame. Je voudrais être en mesure de comparer les chiffres d'Air Canada avec ceux des transporteurs américains afin de voir si la gestion est saine.

Le président: La présidence permet la question, mais elle rappelle au député que la motion a trait à Wardair et à l'achat d'actions de Wardair par Air Canada. Il y aurait intérêt à s'en tenir au sujet de la motion.

M. Poulin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. La motion prévoit: «que le Comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada . . . « pour pouvoir dire si la direction peut prendre une décision comme celle-là, il faut certainement voir de quelle façon elle s'est comportée et quels ont été les profits de la compagnie par rapport à ceux de ces principaux concurrents.

Le président: La question n'est pas recevable. Les députés sont invités à s'en tenir à la motion.

Monsieur Cochrane, vous pouvez répondre.

M. M. Cochrane (vice-président aux finances, Air Canada): En 1972, soit l'année financière dont il a été question jusqu'ici, selon la formule qu'utilisait l'autre jour M. Mazankowski, celle du pourcentage du profit par rapport au revenu, au niveau du revenu d'exploitation, avant l'intérêt, et il y a eu toute une discussion l'autre jour à ce sujet avec M. Blenkarn, à savoir si Air Canada obtient un taux d'intérêt préférentiel, les chiffres se comparent assez bien avec ceux des grands transporteurs américains. Ils se sont toujours comparés assez bien d'ailleurs. En 1973, le revenu d'exploitation était de 7.9 p. 100 du revenu; pour certaines compagnies américaines, le pourcentage était moindre, pour d'autres, plus considérable. Pour American Airlines, c'était 2.6; Eastern Airlines, 4.6; Delta avait un pourcentage plus élevé, 10.5.

M. Mazankowski: Les deux premières auraient eu besoin d'un nouveau président.

M. Cochrane: Je ne sais pas. Eastern Airlines a toujours assez bien fait, monsieur Mazankowski, et jusqu'à l'année dernière, la compagnie avait pu opérer le redressement le plus spectaculaire dans l'industrie.

M. Mazankowski: Voyez sa position aussi.

M. Cochrane: Je poursuis. Delta est la seule compagnie qui ait un pourcentage plus élevé que le nôtre, monsieur Mazankowski. Je regrette, mais je n'ai rien d'autre à ajouter au sujet de sa position. Le pourcentage de la compagnie United était de 4.6; celui de la TWA, de 5.3. En d'autres termes, nous nous en sommes assez bien tirés en 1972. Nos profits ont été excellents et le rendement de l'investissement très satisfaisant par rapport à la situation des transporteurs américains.

M. Poulin: Y a-t-il une explication au 10.5 p. 100 de Delta? La compagnie me semble un peu à part des autres.

[*Texte*]

Mr. Pratte: I can try to answer that, because I do not think there is one single answer. There are a number of factors involved. One is the route structure of Delta, which permits them essentially to route their aircraft from their main base in the morning and fly them back to their main base at night. Secondly, they have a route structure in which the traffic is essentially business, with very, very little peak. Their traffic does not peak in the summer or in the winter, it is relatively stable.

Mr. Poulin: Yes.

• 1030

Mr. Pratte: Thirdly, if my memory serves me correctly, they have the highest yield of the whole of the industry per revenue passenger mile.

Mr. Cochrane: That is correct, sir.

Mr. Pratte: The yield per revenue passenger mile for Delta in 1972 was 6.52 cents as compared to 6.02 cents for Air Canada, which is a big difference. It is the highest of the American industry, if I remember correctly, and that is basically because most of their traffic is business traffic. Also, I think they have the worst on-time performance of the whole of the industry. This is because of the fact that they operate without any spare aircraft, therefore they have a very high utilization and, relatively speaking, a very low level of investment. In addition, it is a very well-managed company.

Mr. Cochrane: Yes, it is. The yield question is interesting because, as far as yield is concerned, at present Air Canada's average yield is below that of the average U.S. airline. It has been above. As you know, most Canadian products are priced above U.S. products, but the domestic airfares are below and have been tending lower. It is one product you can buy cheaper now than you could in 1971, on average. However, in spite of that we have maintained a profit performance, so I am quite pleased.

The Chairman: You have time for one more question, Mr. Poulin.

Mr. Poulin: All right, Mr. Chairman. Thank you very much. I have other questions, but I will pursue them at a later time. I would like to point out that I think we have established that in the ordinary course of business, such as in the $27 million purchase of 747s, Parliament has not seen fit to interfere with management's judgment. Management's judgment in that respect has been good, and I think that is further established by the profit picture which was just outlined by Mr. Cochrane. The profit of Air Canada compared with U.S. airlines is exceedingly favourable. In fact, only in the case of Delta in the United States is the profit picture higher than that of Air Canada. It gives me a great deal of confidence in the present management of Air Canada. There are many things I could say about the motion, but in view of the performance of Air Canada, as illustrated by this, I think the motion should properly be withdrawn.

I have other questions, but the Chairman tells me that my time is up.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je puis essayer de répondre à la question. Il n'y a pas de réponse simple. Plusieurs facteurs sont intervenus. L'un est l'agencement des itinéraires de la compagnie qui lui permet d'effectuer des vols le jour et de faire rentrer les appareils à la base principale le soir. Deuxièmement, les itinéraires sont établis de telle sorte que la clientèle se compose en tout d'hommes d'affaires et reste relativement stable. Il n'y a pas vraiment de période de pointe. L'été ou l'hiver.

M. Poulin: Je comprends.

M. Pratte: Troisièmement, si je me souviens bien, la compagnie a le revenu le plus élevé de l'industrie par mille-voyageurs.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Pratte: Le revenu par mille-voyageurs pour la Delta était de 6.52 cents en 1972, comparativement à 6.02 cents pour Air Canada. C'est énorme. C'est le taux le plus élevé dans l'industrie aux États-Unis, et c'est attribuable, comme je l'ai dit, au fait que sa clientèle se compose surtout d'hommes d'affaires. Cependant, la compagnie a le pire dossier de l'industrie en ce qui concerne le respect des horaires. C'est dû au fait qu'il n'y a pas d'appareils de remplacement, ce qui signifie que les appareils sont utilisés au maximum et que les investissements sont maintenus à leur plus bas niveau. Il faut dire que la compagnie est très bien gérée.

M. Cochrane: Elle l'est. La question du rendement est intéressante. Le rendement moyen d'Air Canada actuellement est plus bas que celui des transporteurs américains. Il a déjà été plus élevé. Chacun sait que les produits canadiens coûtent toujours un peu plus cher que les produits américains, mais les tarifs intérieurs ici ont toujours été un peu plus bas. Et en moyenne, les prix aujourd'hui sont moins élevés qu'ils l'étaient en 1971. En dépit de tout, nous avons réussi à maintenir les profits et nous sommes raisonnablement satisfaits nous-mêmes.

Le président: Vous avez le temps de poser encore une question, monsieur Poulin.

M. Poulin: Je vous remercie. J'ai bien d'autres questions à poser, mais j'attendrai. Je rappelle qu'on a établi que dans le cours normal des affaires de la compagnie, il y avait des achats de 27 millions de dollars qui avaient été effectués, notamment pour l'achat de *Boeings* 747, sans que le Parlement se soit senti l'obligation. Les décisions de la direction se sont toujours révélées saines s'il faut en croire les chiffres qu'a cités M. Cochrane tout à l'heure. Les profits d'Air Canada se comparent très bien avec ceux des grands transporteurs américains. En fait, il n'y a que Delta aux États-Unis qui ait des profits plus élevés que ceux d'Air Canada. Ma confiance en l'équipe qui dirige Air Canada n'en est que plus solide. Il y aurait bien d'autres choses à dire au sujet de la motion, devant les faits qui viennent d'être établis. J'espère simplement que le motionnaire jugera bon de la retirer.

J'ai d'autres questions, monsieur le président, mais j'attendrai le prochain tour.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am particularly interested in this great increase we have made in Wardair. They are even more remarkable than I thought they were if over the weekend they were able to find that they owned a Boeing valued at about $9 million, when the total assets in aircraft was considerably less than that previously. I think it is going to be difficult to argue that Wardair has not done an excellent job. There is no question about that. I think they have, and I think they have done so mainly because Max Ward was running it. I do not know him from a hole in the ground, but I think his performance has been exceptionally good, and I wonder if perhaps he is not the asset and that if he were to disappear we might not really have much of an asset.

I would like to move an amendment because I think it is a very bad precedent to set for a national government airline to buy into this kind of company. In the amendment I would like to delete the words in the third line that follow the words "Air Canada", which are:

> . . . of 30 per cent of the capital stock of Wardair

And substitute after the words "Air Canada" the following:

> "unless it obtains 51 per cent of the capital stock and effective control of Wardair of Canada, Limited."

• 1035

Now, Mr. Chairman, I believe that Air Canada has failed to develop—and I do not blame only Air Canada because I think most of the other airlines have failed also to develop a charter business that is viable. It is a new field, a relatively new field. It has met with Wardair and they have made some lucrative arrangements with other industries such as the travel agents and the hotel industry in a number of places, and they have some very effective charter runs that are reasonable. For this reason I think that if this were a controlled company of Air Canada and hopefully if Mr. Ward stayed on as Air Canada's vice-president in charge of charter, we could find some advantage in the whole system. It is for this reason that I would not be the least bit interested in our buying into one of these, but in effectively controlling that charter and using it a our basis for developing a full line of charter services.

So I would move the motion that we add . . .

The Chairman: Do you have it written out, Mr. Peters?

Mr. Peters: Yes. I move that we add, "unless it obtains 51 per cent of the capital stock and effective control of Wardair . . ."

Now there may be a difference in the two.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: Is it possible for you to read the full motion and the amendment? I think there is a little bit of question here as to where we stand.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Je reviens à cette majoration des chiffres concernant Wardair. La compagnie est encore plus remarquable que je ne croyais si elle a pu au cours du weekend se trouver un Boeing d'une valeur de 9 millions de dollars quand il y a quelque temps, l'actif total était considérablement moindre. Il est bien difficile de nier que Wardair fait de l'excellent travail. Il ne fait aucun doute que la compagnie a passablement bien réussi. Une des raisons de cette réussite est surtout Max Ward lui-même. Je ne le connais pas du tout, mais je dois reconnaître que ses talents sont remarquables et que c'est en lui qu'est la réelle valeur de toute la transaction. S'il devait se retirer, il ne resterait pas grand-chose.

Je veux ici proposer un amendement, parce que j'estime que ce serait créer un très mauvais précédent que de permettre à un transporteur aérien national de faire l'achat d'une compagnie de ce genre. Mon amendement supprimerait tout ce qui suit «Air Canada», soit les mots suivants:

> . . . de 30 p. 100 du capital-action de Wardair

Après «Air Canada», j'ajouterais ce qui suit:

> «à moins que la compagnie obtienne 51 p. 100 du capital-action et le contrôle effectif de la société. Wardair of Canada, Limited.»

Il convient de souligner évidemment que la compagnie Air Canada n'a pu s'affirmer vraiment dans le domaine des vols nolisés, et ici je ne blâme Air Canada plus que les autres compagnies aériennes, qui n'ont pas mieux fait. Donc, il y a eu entente entre la société Wardair, qui a réussi, elle, à établir des rapports très profitables avec d'autres industries, je songe ici aux agences de voyage et aux hôtels dans bon nombre d'endroits. Et Wardair a pu vraiment s'imposer dans ce domaine. Si la compagnie pouvait tomber sous le contrôle d'Air Canada et que M. Ward puisse être persuadé d'assumer la vice-présidence d'Air Canada aux vols afrettés, la situation pourrait devenir vraiment intéressante. Il n'y a rien à gagner à faire l'acquisition de seulement une partie de la compagnie; c'est le contrôle qu'on doit obtenir et c'est à partir de ce contrôle qu'on doit bâtir et essayer d'en arriver à une exploitation vraiment efficace.

Je propose donc l'amendement suivant . . .

Le président: Est-ce que vous avez quelque chose par écrit, monsieur Peters.

M. Peters: Oui, Je propose que soit ajoutée la phrase: «A moins que la compagnie obtienne 51 p. 100 du capital-action et le contrôle effectif de Wardair . . .»

Je ne sais pas si c'est exactement la même chose.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Pouvez-vous lire toute la motion dans sa forme modifiée? Ce n'est plus tellement clair.

[*Texte*]

The Chairman: The full motion, if it were amended by Mr. Peters' amendment, would read this way: That this Committee recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada unless it obtains 51 per cent of the capital stock and effective control of Wardair Canada.

That would be the motion. I guess it is in order.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, before you rule . . .

The Chairman: Go ahead, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I was going to suggest that the amendment that is now suggested is indeed out of order in that as I understand it, it is a amendment to the original motion that was referring to the present situation with respect to Wardair. The purport of the motion that is now before you is to negative that deal. But certainly my feeling is that we want Air Canada out of Wardair. To suggest in an amendment that it go further and get 51 per cent is directly the reverse to the purport of the original motion, and I think in view of that it should be a separate motion as opposed to an amendment to the original motion.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Stevens, for your advice. Mr. Stewart agrees. Does anyone else wish to speak to whether or not the amendment is in order before I rule on it? Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I think the amendment brings out the whole question of the problem here. If Air Canada were in fact buying the entire charter business and going to use Wardair as its charter arm, then it might make sense to pay 33 times earnings and buy the company out or take significant control of the company.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I would like you to . . .

Mr. Blenkarn: The problem I am speaking to, Mr. Chairman, is this, that the transaction has been ratified by the CTC and has been appealed to the Cabinet or to the government, much the same as other CTC decisions can be turned over by the government. And the effect of the motion is to recommend to the government not to ratify the CTC decision. The CTC has not paid attention to the purchase of 50 per cent; indeed the findings of the CTC were that providing they bought 30 per cent there would not be any significant change in the competitive positions of airlines in the charter business.

• 1040

While I understand completely Mr. Peters' point of view and I am very much inclined to agree with it, I am afraid it is really a different motion. It is really a motion that should be as a separate motion: that Air Canada not engage in purchase of other airlines or other air interests unless it acquires 51 per cent at least. That would be in future matters. In this particular matter, it is relevant because it is before the government at the present time.

What Mr. Peters' motion should be is a new motion saying this Committee recommends to the government that Air Canada not engage in the purchase of other airlines or shares in other airlines or air companies unless it, in fact, acquires control of those companies in the purchase. And that is another matter. I suggest therefore, that the motion is not really in order. I very much appreciate Mr. Peters' concept of the matter and, frankly, it makes sense. I just do not think it is in order at this point.

[*Interprétation*]

Le président: La motion, dans sa forme modifiée, devient la suivante: «Que le Comité recommande au gouvernement d'envisager la possibilité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada, à moins que la compagnie obtienne 51 p. 100 du capital-action et le contrôle effectif de la compagnie Wardair Canada Limited».

Telle est la motion. Je pense qu'elle est recevable.

M. Stevens: Avant que vous ne preniez une décision, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, l'amendement qui vient d'être présenté n'est pas recevable, selon moi. Le but de la motion est de faire annuler purement et simplement la transaction. A mon avis, nous désirons sûrement que la Société Air Canada se dissocie de Wardair. L'amendement va dans le sens tout à fait contraire en ce qu'il propose l'achat de 51 p. 100 du capital-actions de la compagnie. Il va dans le sens contraire de la motion initiale. La question doit faire l'objet d'une motion distincte; elle ne peut être considérée comme un amendement à la motion initiale.

Le président: Je vous remercie de votre avis éclairé, monsieur Stevens. M. Stewart semble d'accord. Est-ce quelqu'un d'autre veut parler au sujet de l'amendement, à savoir s'il est recevable ou non? Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: L'amendement vient remettre tout en question une fois de plus. Si Air Canada doit s'emparer de toute l'affaire et se servir de Wardair comme de sa filiale pour ce qui est des vols nolisés, elle peut très bien payer 33 fois les revenus pour racheter la compagnie ou en prendre le contrôle réel.

Le président: Monsieur Blenkarn, je vous signale . . .

M. Blenkarn: Le problème est le suivant, monsieur le président. La transaction a été acceptée par la CCT, puis portée en appel devant le Cabinet ou le gouvernement; le gouvernement a toujours le droit de renverser les décisions de la CCT. La motion recommande que le gouvernement s'abstienne de ratifier les décisions de la CCT. Celle-ci n'a jamais considéré la possibilité d'un achat de 50 p. 100 des actions; en fait, dans sa décision, la CCT a fait valoir que la décision de seulement 30 p. 100 des actions n'allait pas constituer un changement important du point de vue de la concurrence avec les autres transporteurs qui effectuent des vols nolisés.

J'ai bien saisi le sens des remarques de M. Peters et j'ai tendance à me mettre d'accord avec lui; cependant, j'ai l'impression que c'est une motion qui devrait être présentée à part: à savoir qu'Air Canada n'achèterait pas d'autres sociétés de transport par avion ou faire d'autres achats dans ce domaine à moins d'acquérir au moins 51 p. 100 des actions. Ce serait une affaire à régler une autre fois. La question dont nous parlons ce matin est importante parce que le gouvernement en est saisi.

La motion de M. Peters devrait être une nouvelle motion disons que le comité recommande au gouvernement qu'Air Canada n'achète pas d'autres lignes aériennes ou des actions dans d'autres sociétés de transport par avion à moins que la Société acquiert le contrôle de ces compagnies. Mais c'est une autre question. Je dirai donc que la motion n'est pas vraiment recevable. J'apprécie la façon dont M. Peters aborde le problème, et c'est une façon logique de procéder. Cependant, je ne crois pas qu'une telle motion soit recevable maintenant.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Blenkarn. Mr. Poulin, on the motion as to whether it is in order.

Mr. Poulin: It is along the lines of what Mr. Blenkarn and Mr. Peters had to say.

It seems that we are reaching some consensus of mind here: that it would be a good thing for Air Canada to be involved in the charter business. Now, Mr. Blenkarn said that if you get 51 per cent then you have control. Maybe I would consider that. Mr. Peters is talking the same way. However, the Canadian Transport Commission has made a ruling with respect to one aspect of the industry that it should continue to be competitive.

Air Canada, through its management, has told us time and time again in these hearings that in their view as management it is a good thing for them to get involved in the charter business in this way. It would seem to me that if the persons on the other side would take that point of view, that it is a good thing from management's point of view and from what we can see here, both of these motions would be put aside and we would get on with some other business of this Committee.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I am rather pleased by Mr. Peters' amendment. It has a certain validity and I am wondering if in a few moments I may possibly bring forward an amendment to the motion that might satisfy everyone who has objected and that is all of us, I am sure.

The Chairman: Excuse me. It may be very helpful to the Chair but I do not know whether it would be in order at this time.

Mr. Mackasey: Well, at that time Mr. Peters in turn could determine whether or not he . . .

The Chairman: If he withdrew his amendment.

Mr. Mackasey: He would have to see mine in order to make up his mind.

The Chairman: The Chair is in a difficult position. I have to rule on Mr. Peters' amendment before you can place another one before the Committee, Mr. Mackasey. You can go over and talk to Mr. Peters, if you like. I cannot stop that. But I can and should keep some semblance of order in the Committee. The Chair is in some difficulty over this. Mr. Blenkarn's original motion is in essence saying to the government that this Committee does not want Air Canada involved with Wardair. That is my rough analysis of Mr. Blenkarn's first motion.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I did not say that. I said the purchase of 30 per cent.

The Chairman: Well, all right.

Mr. Blenkarn: That may be a different matter. Air Canada has been rather poor in the charter field. If they had . . .

The Chairman: Mr. Blenkarn, order. Mr. Blenkarn, you are completely out of order and you are not helping the Chair one bit with that interruption. Air Canada is the second largest airline involved in charter movement so you cannot just say they have been poor at all.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Blenkarn. Monsieur Poulin, au sujet de la recevabilité de la motion.

M. Poulin: Je reprends un peu ce que M. Blenkarn et M. Peters ont déjà dit.

Il me semble que le comité arrive à un accord général: à savoir que ce serait bien si Air Canada s'occuperait des vols nolisés. M. Blenkarn a dit que si vous acquérez 51 p. 100 des actions, vous avez l'intérêt prédominant dans la société. Je pourrais peut-être considérer ce point de vue. M. Peters parle un peu de la même chose. Cependant, la Commission canadienne des transports a rendu une décision concernant une règle de l'industrie à savoir, qu'elle devrait continuer à être concurrentielle.

Air Canada, par l'entremise de ses directeurs, nous a dit maintes fois dans ces auditions que d'après eux, du point de vue de la direction, ce serait une bonne chose pour la Société de se lancer dans le domaine des vols nolisés de cette façon. Il me semble que, si ceux de l'autre côté de la table adopteraient ce point de vue également, à savoir, que la direction est en faveur des vols nolisés, nous pourrions réserver ces deux motions et le comité pourrait passer à d'autres sujets.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, le déclaration de M. Peters ne plaît. Au fond, elle est valable, et je me demande si je pourrais proposer un amendement à cette motion dans quelques minutes, un amendement qui pourrait plaire à tout le monde et s'opposer à la motion, c'est-à-dire presque tout le monde.

Le président: Il serait peut-être très utile de savoir si un tel amendement serait recevable maintenant.

M. Mackasey: Eh bien, à ce moment-là, M. Peters à son tour pourrait décider si . . .

Le président: S'il retirait son amendement.

M. Mackasey: Il lui faudrait voir le mien avant de se décider.

Le président: Je me trouve dans une position difficile. Il me faut rendre une décision sur l'amendement de M. Peters avant que vous ne puissiez proposer un autre amendement au comité. Vous pourriez aller lui en parler, si vous voulez. Je ne saurais vous empêcher, mais je dois tout de même voir à ce que le Comité suive une procédure quelconque. C'est un problème pour moi en tant que président. La motion première de M. Blenkarn recommande au gouvernement que le Comité ne veut pas qu'Air Canada fasse des transactions avec Wardair. Au moins, c'est ma façon de voir la première motion présentée par M. Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je n'ai pas dit cela. J'ai parlé de l'achat de 30 p. 100 des actions.

Le président: Très bien.

M. Blenkarn: Et cela, c'est une autre question. Air Canada n'a pas fait grand chose dans le domaine des vols nolisés. Si elle avait . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Blenkarn. Vous ne respectez pas le Règlement, et vous ne m'aidez pas du tout en faisant une telle intervention. Air Canada est la deuxième ligne aérienne dans le domaine des vols nolisés, et vous ne pouvez pas dire qu'ils ne font pas grand-chose.

[*Texte*]

You did not help me at all. I was analysing your amendment. I was analysing your motion suggesting, as I interpret it, that you wish this Committee to recommend to the government that Air Canada does not go ahead with its deal—if I might use that word—with regard to Wardair. Mr. Peters comes along with an amendment saying: Air Canada, go ahead, but go ahead under these conditions—that you purchase 51 per cent. Now, it is not an easy amendment to rule on, as I see it, because while it does negate the intent there is always a very close decision to make. But I think, Mr. Peters, I will have to rule your amendment out of order. I suggest though, Mr. Peters, that you can move this motion after we deal with the first motion—there is nothing wrong with that.

Mr. Peters: Mr. Chairman, before you rule on it, I may have not used the right wording but, as I understood, the original motion by Mr. Blenkarn indicated that he was opposed to our buying into a charter business without getting control of it.

The Chairman: That may have been, but Mr. Blenkarn did not say that.

• 1045

Mr. Peters: I assumed that and, if that was so, I felt by changing it to where we had control of it that might lend itself to the support of the Committee.

The Chairman: There is no question about it, Mr. Peters, your motion may lend itself to the support of the Committee. But that is not for me to decide, that is for the Committee to decide. I do not know what Mr. Blenkarn was thinking, but his motion says that he wishes this Committee to advise the government to refuse Air Canada's involvement with Wardair in their present deal.

An hon. Member: Nonsense.

An hon. Member: With the greatest respect to you, it is not what I said.

Mr. Poulin: It says:

> ... recommend that the government consider the advisability of refusing to ratify the purchase by Air Canada of 30 per cent of ...

Mr. Peters, with the greatest respect, just says 51. So take the figure out and put 51 in instead of 30. You are just talking about a number. You are reading in something that is not in the motion.

The Chairman: I am sorry, Mr. Poulin, but perhaps I should not have used the expression "in their present deal". Mr. Peters is working under the assumption that Mr. Blenkarn would support the arrangement if they were buying absolute control.

Mr. Poulin: Mr. Blenkarn implied that maybe he would.

The Chairman: I cannot, as Chairman, rule on what Mr. Blenkarn's assumptions may or may not be. I have to rule on his motion. I personally see a great deal of merit in Mr. Peters' amendement, but I think it negates to some extent the original expressed intent of Mr. Blenkarn's motion.

[*Interprétation*]

Vous ne m'aidez pas du tout. J'analysais votre motion, laquelle dit, selon moi, que vous voulez que le comité recommande au gouvernement qu'Air Canada ne fasse pas son marché—si j'ose le dire ainsi—avec Wardair. M. Peters à son tour propose un amendement disant qu'Air Canada peut procéder, mais à la condition qu'elle achète 51 p. 100 des actions. Il n'est pas facile de rendre une décision à propos de cet amendement car, à mon avis, si un amendement fait échec à l'intention de la motion, la décision qu'il faut prendre est toujours très difficile. J'estime néanmoins, monsieur Peters, que je dois déclarer votre amendement irrecevable. Je vous dirai toutefois, monsieur Peters, que vous pouvez présenter cette motion une fois que nous aurons voté sur la première; il n'y a rien qui vous empêche de le faire.

M. Peters: Monsieur le président, avant que vous ne rendiez votre décision, j'aimerais dire que je n'ai peut-être pas utilisé les bons mots, mais j'avais cru comprendre que la motion originale de M. Blenkarn indiquait qu'il s'opposait à ce que nous achetions des actions dans une compagnie qui offre des vols nolisés sans prendre le contrôle de celle-ci.

Le président: Cela est fort possible, mais M. Blenkarn ne l'a pas dit.

M. Peters: Je l'ai pris pour acquis et, si tel était le cas, je croyais qu'en modifiant la motion de façon à ce que nous ayons le contrôle, nous pourrions peut-être obtenir l'appui du Comité.

Le président: Il est certain, monsieur Peters, que votre motion peut se prêter à l'appui du Comité, mais ce n'est pas à moi d'en décider. C'est au Comité de le faire. Je ne sais pas ce que pensait M. Blenkarn, mais sa motion dit qu'il veut que le Comité conseille au gouvernement de refuser la participation d'Air Canada à Wardair suivant l'accord actuel.

Une voix: Allons donc.

Une voix: Sauf votre respect, ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Poulin: La motion se lit comme suit:

> ... recommande au gouvernement d'envisager la possibilité de ne pas ratifier l'achat par Air Canada de 30 p. 100 ...

Monsieur Peters, sauf votre respect, propose seulement 51. Donc, remplacer le chiffre 30 par le chiffre 51. Vous parlez simplement d'un chiffre. Vous lisez dans la motion une interprétation qui ne s'y trouve pas.

Le président: Je m'excuse, monsieur Poulin, mais je n'aurais peut-être pas dû utiliser l'expression «suivant l'accord actuel». M. Peters suppose que M. Blenkarn serait en faveur de l'accord si Air Canada achetait le contrôle absolu de la Compagnie.

M. Poulin: M. Blenkarn a laissé entendre qu'il serait peut-être en faveur.

Le président: Je ne peux, en tant que président, rendre une décision sur les présomptions de M. Blenkarn. Je dois rendre une décision à propos de sa motion. Quant à moi, j'estime que l'amendement de M. Peters a beaucoup de mérite, mais je crois qu'il fait échec dans une certaine mesure à l'intention exprimée à l'origine dans la motion de M. Blenkarn.

[*Text*]

Mr. Mackasey, do you want to speak to the point?

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, just on a point of information, because you have cleared the air very well.

The Chairman: Thank you.

An hon. Member: He confused a lot of us.

Mr. Mackasey: No, I think he has cleared it very, very well.

I always was under the impression that Mr. Blenkarn's opposition to this deal was simply because Canada's national air line, Air Canada, was not getting full control of Wardair. I think in the light of that—unless this is not what Mr. Blenkarn had in mind and he is just against Air Canada moving into Wardair at all—this is very fundamental to Mr. Peters and to all of us. I was always under the impression that Mr. Blenkarn wanted Air Canada to control Wardair. His previous testimony was that there was not sufficient control by Air Canada over Wardair.

An hon. Member: That is right.

The Chairman: That could be, Mr. Mackasey, but I have no way of judging whether that was in Mr. Blenkarn's mind.

Beauchesne, section 203, Fourth Edition, says:

> (5) An amendment was ruled out because it raised a new question which could only be considered on a distinct motion after notice.

Mr. Peters is raising, in essence, a new question; he is raising a question of . . .

Mr. Poulin: Numbers.

The Chairman: It might well be numbers, Mr. Poulin, but numbers mean control.

Mr. Mackasey: Right.

The Chairman: Mr. Blenkarn does not suggest that he will go for this arrangement if Air Canada is given control. Is 30 per cent effective control of Wardair? I do not know. It may be. But Mr. Peters says it is not and he wants 51 per cent. I think it is a new question.

It may be a very good question and it may be something that this committee should consider but as an amendment to Mr. Blenkarn's motion, I am sorry, I have to rule it out of order.

Mr. Poulin: Look, Mr. Chairman . . .

• 1050

The Chairman: Mr. Railton, you have been very patient.

Mr. Railton: I wanted to ask the President of Air Canada what control this purchase of 30 to 33 per cent gives him over Wardair. Will you be able to run the company with 30 to 33 per cent or are you satisfied to let the company carry on the business, with you only an investor in it? What control would you have?

[*Interpretation*]

Monsieur Mackasey, voulez-vous dire quelque chose à ce propos?

M. Mackasey: Monsieur le président, j'aimerais un petit renseignement, car vous avez très bien expliqué les choses.

Le président: Merci.

Une voix: Il a semé la confusion chez beaucoup d'entre nous.

M. Mackasey: Non, j'estime qu'il a très, très bien expliqué les choses.

J'ai toujours eu l'impression que M. Blenkarn s'opposait à ce contrat tout simplement parce que la compagnie aérienne du Canada, Air Canada, ne prenait pas entièrement contrôle de Wardair. J'estime que dans un tel cas, sauf si ce n'est pas ce à quoi songeait M. Blenkarn, et qu'il est simplement opposé à ce que Air Canada achète des actions de Wardair, c'est là une question très fondamentale pour M. Peters et pour nous tous. J'ai toujours eu l'impression que M. Blenkarn voulait qu'Air Canada prenne le contrôle de Wardair. Il a déclaré antérieurement qu'Air Canada n'avait pas un contrôle suffisant de Wardair.

Une voix: C'est exact.

Le président: La chose est possible, monsieur Mackasey, mais je n'ai aucun moyen pour déterminer si telle était la pensée de M. Blenkarn.

L'article 203 du *Beauchesne,* Quatrième édition, se lit comme suit:

> (5) Un amendement a été déclaré irrecevable parce qu'il soulevait une nouvelle question qui ne pouvait être étudiée que sur la présentation d'une motion distincte, précédée d'un avis.

En fait, M. Peters soulève une nouvelle question, il soulève une question de . . .

M. Poulin: Chiffres.

Le président: Il s'agit peut-être de chiffres, monsieur Poulin, mais les chiffres signifient le contrôle.

M. Mackasey: C'est exact.

Le président: M. Blenkarn ne suggère pas qu'il appuiera cet arrangement si Air Canada prend le contrôle. Est-ce que 30 p. 100 constitue le contrôle effectif de Wardair? Je ne le sais pas. C'est possible, mais M. Peters dit que non et il veut 51 p. 100. J'estime qu'il s'agit-là d'une nouvelle question.

C'est peut-être une très bonne question et le Comité devrait peut-être l'examiner, mais je regrette de ne pouvoir l'accepter comme amendement à la motion de M. Blenkarn.

M. Poulin: Écoutez, monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Railton, vous avez été très patient.

M. Railton: Je voulais demander au président d'Air Canada quel contrôle cet achat de 30 à 33 p. 100 lui donnait sur Wardair. Allez-vous pouvoir diriger la compagnie avec 30 à 33 p. 100 ou allez-vous vous contenter de la laisser continuer à se diriger elle-même et de n'y être qu'un investisseur? Quel contrôle auriez-vous?

[*Texte*]

Mr. Pratte: We have no control in the usual sense of the word and it is not intended that we have control. We have a one-third interest and a one-third representation on the board of directors. It is intended, as was mentioned before, that there be a marketing agreement reached between the two carriers. In view of the record of Mr. Ward, we are perfectly satisfied to operate on that basis.

Mr. Railton: Would it be possible, if you found it was not doing good business, that you would apply to take over?

Mr. Pratte: That would have to be governed by the terms of the agreement. It is not unusual to have a one-third interest in a company. Under certain circumstances it might be better and under other circumstances it might be worse. It all depends on the deal that you make and your own situation.

Mr. Stewart (Cochrane): On a point of clarification, Mr. Chairman. In a reply to Mr. Mackasey a little while ago, was it not said that part of this deal, in effect, was an option to buy Wardair after five years?

The Chairman: Mr. Vaughan, would you care to comment on that?

Mr. Vaughan: Well, sir, I was trying to deal from memory with the options that I have read into the record. I believe they are contained in the CTC judgment. After three years, either party can withdraw from the deal. It is a 15-year agreement with five-year stops; in other words, at the end of each five-year period we can review the situation.

At no time may Ward sell any shares which constitutes giving control to somebody else to dilute our situation. If Ward wishes to sell shares that would change control, Air Canada must have the first option. If Mr. Ward dies, then Air Canada has the option to take or not take the shares which would give control. But it is not a certain thing that at the end of a five-year period we could unilaterally take control, unless Mr. Ward sold.

Mr. Stewart (Cochrane): But no one else can?

Mr. Vaughan: No one else can.

Mr. Stewart (Cochrane): And if anyone can, Air Canada can.

Mr. Vaughan: That is right. As Mr. Blenkarn rightly pointed out, the CTC decision said that if this control mechanism comes into play, then we would have to go back to the CTC or the ATC, the Air Transport Committee, to have that approved as well, because of their jurisdiction under the National Transportation Act.

Mr. Stewart (Cochrane): Mr. Chairman, it seems to me that the aims that Mr. Peters wants would come about over a period of years, sooner or later, and that Air Canada would not be losing any of their percentage in it but would stand to gain, and no one else would. Therefore, it is just a question of voting against the motion that is before the committee to achieve that.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Au sens habituel du mot, nous n'aurions aucun contrôle et nous n'avons pas l'intention d'en avoir un. Nous aurions un intérêt d'un tiers et une représentation d'un tiers au conseil d'administration. Il est prévu, comme on l'a déjà dit, qu'on arrive à un accord de commercialisation entre les deux transporteurs. Étant donné les résultats obtenus par M. Ward, nous sommes tout à fait satisfaits de cette entente.

M. Railton: Serait-il possible, si vous vous aperceviez que les affaires ne vont pas bien, que vous en preniez le contrôle?

M. Pratte: Ceci dépendra des conditions de l'accord. Il arrive souvent que l'on ait un intérêt d'un tiers dans une compagnie. Dans certaines circonstances, c'est peut-être mieux, alors que dans d'autres, cela peut être pire. Tout dépend du contrat et de votre situation.

M. Stewart (Cochrane): Monsieur le président, je voudrais un éclaircissement. En réponse à M. Mackasey il y a un petit moment, n'a-t-on pas dit qu'une partie de l'affaire était en fait d'avoir une option sur Wardair après cinq ans?

Le président: Monsieur Vaughan, voudriez-vous commenter cela?

M. Vaughan: Eh bien, monsieur, j'essayais de me rappeler les options dont il avait été question. Je crois qu'elles ont été indiquées dans le jugement de la CCT. Après trois ans, l'une ou l'autre partie peut résilier le contrat. Il s'agit d'un accord de 15 ans, avec arrêt tous les cinq ans; en d'autres termes, après chaque période de cinq ans, on peut réviser la situation.

Ward ne peut jamais vendre des actions alors que cela reviendrait à donner le contrôle à quelqu'un d'autre et ainsi à diminuer notre position. Si Ward souhaite vendre des actions alors que cela modifierait la situation, Air Canada doit avoir l'option en priorité. Si M. Ward meurt, c'est Air Canada qui a l'option de reprendre les actions qui lui donneraient le contrôle de la société. Mais il n'est pas certain qu'à la fin d'une période de cinq ans nous puissions unilatéralement prendre le contrôle si M. Ward ne vend pas.

M. Stewart (Cochrane): Mais personne d'autres ne le pourrait?

M. Vaughan: Non, personne.

M. Stewart (Cochrane): Et si c'est possible, ce sera possible pour Air Canada.

M. Vaughan: C'est exact. Comme M. Blenkarn l'a très justement fait remarquer, la décision de la CCT indique que si ce système de contrôle entre en jeu, il nous faudrait alors revenir devant la CCT ou le CTA, Comité des transports aériens, pour obtenir son approbation, étant donné la jurisdiction que leur confère la Loi nationale sur les transports.

M. Stewart (Cochrane): Monsieur le président, il me semble que le but recherché par M. Peters pourrait être atteint, tôt ou tard, d'ici quelques années, et qu'Air Canada ne perdrait rien de son pourcentage mais y gagnerait plutôt, mais que personne n'y gagnerait. Ainsi, il suffit de voter contre la motion présentée au Comité si l'on veut atteindre cet objectif.

[*Text*]

The Chairman: The only difference that I have with you, Mr. Stewart, is that when you say "would" I say "may"—"may come about."

Mr. Stewart (Cochrane): That would be fine.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, could we proceed? We are prepared to go ahead with the motion.

The Chairman: I think I have been very generous in allowing the Committee to give me all the wisdom they could lend me in this. I am going to rule the amendment out of order. Having done that, I would caution the committee that my ruling is not debatable. You can appeal to the courts if you want but it is not debatable. I would like to get back to the main motion. Is the committee prepared for me to put the question?

Mr. McRae: Mr. Chairman, what was the basis of the opposition of CP Air to this deal?

• 1055

Mr. Pratte: I think essentially, sir, the basis of their opposition was that it would lessen competition in Canada and that therefore it would be within the provision of the National Transportation Act, which says that the CTC may intervene if a transaction has the effect of reducing or lessening the competition. That was the main reason for their objection.

Mr. McRae: Has CP Air made any efforts to acquire any interest in this particular field?

Mr. Pratte: I think that historically it is fair to say that CP has by design, I suppose, been quite inactive in the charter business compared to others.

Mr. McRae: Why would that be?

Mr. Pratte: Frankly I do not know. It was a matter for them to decide, and it might have been a wise decision or a bad decision. Of course, hindsight is a great virtue.

Mr. McRae: I have a great deal of difficulty in making up my mind why the opposition to this particular deal. I wonder if it is because the Conservative group here are concerned at any point that this might increase the competition or in some way or another might not favour CP Air, which seems to be the . . .

An hon. Member: That is just not so. That is just not so. It is an unfair allegation.

The Chairman: Order, order. The Chairman regrets very much to have members refer to one another as political parties. There should be no parties in a committee.

Mr. McRae: I will retract the word "Conservative" and leave the words "the other group".

The Chairman: The CTC ruling, Mr. McRae, was distributed to every member of the Committee and you are quite capable of reading it all and knowing why CP Air objected to Air Canada's purchase of Wardair.

Mr. McRae: I also believe, Mr. Chairman, that I am within my rights to suggest it was a certain group but I will withdraw that word and a certain group might oppose it on the basis of their strong support for another airline.

[*Interpretation*]

Le président: Personnellement, monsieur Stewart, je ne dirais pas «seraient» mais «pourraient être atteints».

M. Stewart (Cochrane): Ce serait parfait.

M. Mackasey: Monsieur le président, pourrions-nous continuer? Nous sommes prêts à discuter de la motion.

Le président: Je pense que j'ai largement permis au Comité de m'apporter toute son assistance sur cette question. Je vais déclarer l'amendement irrecevable. Ceci dit, je voudrais mettre le Comité au fait que ma décision ne peut être discutée. Vous pouvez faire appel, si vous le désirez, mais elle ne peut être discutée. Je voudrais revenir à la motion principale. Le Comité est-il prêt à ce que je la mette au vote?

M. McRae: Monsieur le président, pourquoi le CP Air s'opposait-il à ce contrat?

M. Pratte: Je pense qu'essentiellement c'est parce que, à ses yeux, la transaction diminuerait la concurrence au Canada et relèverait alors de la disposition de la Loi nationale sur les transports selon laquelle la CCT peut intervenir si une transaction réduit ou amoindrit la concurrence. C'était la principale raison de son objection.

M. McRae: Le CP Air a-t-il essayé d'acquérir des intérêts dans ce domaine particulier?

M. Pratte: Je pense ne pas me tromper en disant que le CP Air a, intentionnellement, je crois, jusqu'ici, négligé les vols nolisés si on le compare à d'autres compagnies.

M. McRae: Pourquoi?

M. Pratte: Franchement, je n'en sais rien. C'était à lui de décider, et la décision a peut-être été bonne ou mauvaise. Bien sûr, il est très bien de décider rétrospectivement ce qui aurait dû être fait.

M. McRae: J'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi on s'est opposé à cette transaction. Je me demande si c'est parce que le groupe conservateur craint, dans une certaine mesure, que cela puisse accroître la concurrence ou d'une façon ou d'une autre être défavorable au CP, ce qui semble être . . .

Une voix: Absolument pas. Absolument pas. Cette supposition est tout à fait injuste.

Le président: A l'ordre. Le président regrette beaucoup que des députés se désignent entre eux comme membres de leur partis politiques. Les partis ne devraient pas exister dans un comité.

M. McRae: Je retirerai donc le mot «conservateur» et parlerait de «l'autre groupe».

Le président: La décision de la CCT, monsieur McRae, a été portée à la connaissance de tous les membres du Comité et vous pouvez très bien la lire et savoir pourquoi le CP Air voyait une objection à l'achat de Wardair par Air Canada.

M. McRae: Je crois également, monsieur le président, que j'ai le droit de suggérer qu'il s'agissait d'un certain groupe mais je retirerai le mot en disant qu'il est possible qu'un certain groupe peut s'opposer à une telle transaction parce qu'il appuie fermement une autre compagnie aérienne.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Blenkarn is quite an individual and I do not know whether all members of the Committee will or will not support this motion.

Mr. Stevens: On a point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Stevens, on a point of order.

Mr. Stevens: I want to set the record straight. As far as I am personally concerned, I am very much opposed to the Wardair deal. I think it was poorly conceived and should not be allowed to be consummated and finalized. I have an intention to speak to a further deal of Comstock International, Air Canada's proposal with respect to what they call "rationalization of the Canadian aerospace industry", which I think is even a more preposterous suggestion than the Wardair one. But my basic opposition is one of a fundamental nature and I want the record straight. I did not even know that Cp Air was in the charter business until it was mentioned about two minutes ago.

The Chairman: Is the Committee ready for the question?

Mr. Peters: Mr. Chairman, on a question of privilege.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: As Mr. McRae states, I certainly am not opposed to Air Canada's being in the charter business. I am only opposed to the idea of their being on the fringe of the charter business. I am 100 per cent in favour of their getting into the charter business. I think Wardair is a good arrangement but I do not think that Air Canada is a small enough airline that it should be a partner with the tail wagging the dog.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Peters:: For this reason, I believe that there is a considerable difference between having effective control of a charter operation and buying into and participating in somebody else's charter operation, so that all members of the Committee are not on one side or the other, as has been stated. Our views may be considerably different and yet we may take similar action for totally different purposes.

The Chairman: Thank you, Mr. Peters. Is the Committee ready for the question?

Mr. Poulin.

Mr. Poulin: You are talking about the percentage. Is it 30 per cent or 33 per cent?

Mr. Pratte: The exact number of shares that is the subject matter of the agreement dated September 8, 1972, is 1,079,133 common shares, out of an issue of capital stock of 3,237,566.

• 1100

Mr. Poulin: Will you be the largest single shareholder after this acquisition or will Mr. Ward be the largest single . . .

[*Interprétation*]

Le président: M. Blenkarn est quelqu'un de bien particulier et je ne sais pas si tous les membres du Comité appuieront ou n'appuieront pas cette motion.

M. Stevens: J'invoque le Règlement, monsieur le président?

Le président: M. Stevens, pour un rappel au Règlement.

M. Stevens: Je voudrais que les choses soient claires. En ce qui me concerne personnellement, je suis tout à fait opposé à la transaction Wardair. Je pense que la conception en est mauvaise et qu'on ne devrait pas la laisser passer ni se réaliser. J'ai l'intention de parler d'une autre transaction, celle de *Comstock International,* proposition d'Air Canada, selon ce que la société appelle «la rationalisation de l'industrie aérospatiale canadienne», qui, à mon avis, est encore plus discutable que celle de Wardair. Mais si je m'y oppose, c'est essentiellement par principe et je veux que cela soit bien clair. Je ne savais même pas que le CP Air organisait des vols nolisés jusqu'à ce qu'on le dise il y a quelques minutes.

Le président: Le Comité est-il prêt à ce que je mette la motion aux voix?

M. Peters: Monsieur le président, je pose la question de privilège.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Comme le dit M. McRae, je ne suis certainement pas opposé à ce qu'Air Canada s'intéresse aux vols nolisés. Je m'oppose seulement à l'idée que la société n'y participe que de façon marginale. Je suis 100 p. 100 favorable à ce qu'elle s'y mette. Je pense que l'accord avec Wardair est bon, mais je ne crois pas qu'Air Canada soit assez peu important pour être un associé paisible.

Une voix: Bravo!

M. Peters: C'est pourquoi je crois qu'il y a une différence considérable entre un contrôle efficace du commerce des vols nolisés et l'achat d'actions d'une autre société pour participer au commerce des vols nolisés; ainsi, comme on l'a déjà déclaré, les membres du Comité ne sont pas tous d'un côté ou de l'autre. Nous pouvons avoir des points de vue extrêmement différents et adopter la même position à des fins totalement différentes.

Le président: Merci, monsieur Peters. Le Comité est-il prêt à passer au vote?

Monsieur Poulin.

M. Poulin: Vous parlez du pourcentage. Est-ce 30 ou 33 p. 100?

M. Pratte: Le nombre exact d'actions considéré dans l'accord du 8 septembre 1972 est de 1,079,133 actions ordinaires sur une émission de capital-actions de 3,237,566.

M. Poulin: Le principal actionnaire serait-il vous ou M. Ward après cette acquisition?

[*Text*]

Mr. Pratte: No.

Mr. Poulin: I am sorry. Go ahead.

Mr. Pratte: Mr. Ward would continue to be the single largest sharholder, Mr. Ward and his family.

Mr. Poulin: Have you any agreement with him, or is it possible to strike an agreement with him to acquire a further percentage of his shares so you would obtain the absolute control, or be able to obtain the absolute control that Mr. Peters is concerned about in the event it would be economically sound to do so in the future?

Mr.Pratte: As was mentioned before, I believe that is covered in the agreement. Mr. Ward. cannot sell, cannot get out of the agreement as, if, and when it is consumated , without giving us the right to purchase a suffient number of shares to give us complete control of the corporation.

Mr. Poulin: I am sorry, Mr. Pratte . . .

Mr. Pratte: Subject of course, to the CTC approval under the terms of the decision and of the Canadian transportation act.

Mr. Poulin: Yes, sir. So I understand you to say that this is the first step along with other steps that you would take in the future if it were advisable in management's opinion to do so to acquire full control of Wardair and have a separate subisdiary company then conducting the charter business.

Mr. Pratte: That could very well be the end result.

Mr. Poulin: It could very well be the end result.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Poulin: May I suggest though, Mr. Pratte, that there is no way that could be the end result unless there is a start made. If this transaction is consummated and completed, and Wardair continues in its normal course of operation in co-operation with Air Canada through change of personnel and expertise, and if it continues to be profitable as it has been in the past, and Air Canada does, the very thing that Mr. Peters is concerned about may well come about, Air Canada will acquire, if it is in the best interest to do so economically, full control of Wardair in the future.

Mr. Pratte: I think, as I said, that could very well happen, subject to the approval of the authorities of the CTC and we would end up by having the full control of Wardair.

Mr. Railton: Mr. Chairman, I would like to have a chance to ask one question.

The Chairman: Go ahead, Mr. Railton.

Mr. Railton: You talk about percentages and you talk about shares, but how much actual money are you going to pay to get this 30 per cent?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Non.

M. Poulin: Je m'excuse, allez-y.

M. Pratte: Ce sera toujours M. Ward et sa famille qui seront les principaux actionnaires.

M. Poulin: Nous sera-t-il possible de conclure un accord avec lui en vue d'acquérir d'autres actions de façon à devenir l'actionnaire majoritaire, dans l'éventualité où ceci deviendrait rentable à l'avenir?

M. Pratte: Ainsi que je l'ai déjà dit, c'est prévu par l'accord. Aux termes de cet accord, M. Ward ne peut vendre des actions sans nous donner la possibilité d'en acquérir suffisamment de façon à ce que nous ayons la majorité.

M. Poulin: Je m'excuse, monsieur Pratte . . .

M. Pratte: Sous réserve, bien entendu, de l'accord de la CCT et conformément aux dispositions de la Loi canadienne des transports.

M. Poulin: Donc, ceci constitue un premier pas en vue d'une prise de contrôle éventuelle de Wardair et de la constitution d'une filiale séparée chargée de s'occuper des vols.

M. Pratte: C'est ce qui pourrait bien arriver éventuellement.

M. Poulin: C'est ainsi que cela pourrait se terminer.

M. Pratte: C'est exact.

M. Poulin: Mais on n'y arrivera jamais à moins de commencer. Si cette transaction est menée à bonne fin, et que Wardair poursuit ses activités en coopération avec Air Canada, que les opérations restent rentables ou comme elles le furent par le passé, il se pourrait fort bien qu'Air Canada prenne éventuellement le contrôle de Wardair.

M. Pratte: C'est en effet possible, sous réserve, bien entendu, que la CCT donne son accord.

M. Railton: Monsieur le président, j'aimerais poser une question.

Le président: Allez-y, monsieur Railton.

M. Railton: On a parlé de pourcentage et d'actions, mais moi j'aimerais savoir combien vous allez payer pour obtenir ces 30 p. 100.

[*Texte*]

Mr. Pratte: It is $2.50 a share, for a total of $2,697,832.

Mr. Railton: To project that further, how much money would you expect to make annually out of this investment?

Mr. Pratte: This is based on the evaluation of $8 million for the whole of the company, but there could be a return, I think, if my memory serves me correctly, in the area of 15 per cent.

Mr. Blenkarn: No, it is not. You are paying 33 times earnings.

Mr. Pratte: That is not true.

The Chairman: Mr. Blenkarn . . .

Mr. Pratte: Mr. Blenkarn, I think you know this is not true. We are not paying 33 times earnings.

Mr. Railton: This is a point I want to clarify, Mr. Chairman, because there is a certain amount of money involved, $3 or $4 million, I take it. You have this business already made, you would expect to get your one-third share of it, but how much is this charter business that you are buying going to return on your money?

Mr. Pratte: On the basis of our calculations, we expect roughly 15 per cent.

Mr. Railton: Of the business? Of the capital?

The Chairman: A return on investment.

Mr. Pratte: On our invested money.

Mr. Railton: Then I just ask the Chairman, is there anything wrong with that kind of business?

Mr. Stevens: Mr. Chairman, could I ask a supplementary question? What did Wardair make in their last fiscal year?

Mr. Pratte: They made a net profit of . . .

Mr. Railton: While we are waiting for that . . .

• 1105

Mr. Pratte: As I said before, there was an operating profit of $235,091 and there were net earnings of $271,996.

Mr. Stevens: And what times earnings . . .

Mr. Railton: I have the floor, Mr. Chairman, and I have not completed my questioning.

Mr. Stevens: It is his second supplementary.

Mr. Railton: I know, but you have not asked for a point of order or anything to get in there, and you interrupted my question.

The Chairman: Go ahead, Mr. Railton.

Mr. Railton: Thank you very much. I do not want to be pushed around here.

If there is a likelihood of Air Canada making 15 per cent on their money, and a good likelihood, then I would like to know, Mr. Chairman, why it is that we, on this Committee, are so opposed to a good business deal.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Les actions reviennent à $2.50, ce qui donne un montant total de $2,697,832.

M. Railton: Quels bénéfices annuels prévoyez-vous sur cet investissement?

M. Pratte: Je pense que les bénéfices pourraient être de l'ordre de 15 p. 100.

M. Blenkarn: Non. Vous versez 33 fois la valeur des gains.

M. Pratte: Ce n'est pas exact.

Le président: Monsieur Blenkarn . . .

M. Pratte: Vous savez que nous ne versons pas 33 fois la valeur des gains.

M. Railton: C'est ce que je voulais justement clarifier, car il s'agit de 3 ou 4 millions de dollars. Vous avez conclu l'affaire et vous allez contrôler un tiers, mais quels seront les bénéfices réalisés sur les vols nolisés?

M. Pratte: D'après nos calculs, nous devrions gagner quelque 15 p. 100.

M. Railton: Sur le capital investi?

Le président: Le bénéfice sur l'investissement.

M. Pratte: Sur l'argent investi.

M. Railton: Alors, est-ce qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans ce genre d'affaires?

M. Stevens: J'aimerais poser une question supplémentaire, monsieur le président. Quelles ont été les recettes de Wardair au cours de son dernier exercice fiscal?

M. Pratte: L'entreprise a réalisé un bénéfice net . . .

M. Railton: Pendant que nous attendons . . .

M. Pratte: Ainsi que je l'ai déjà dit, les bénéfices de l'exploitation se sont montés à $235,091 et les gains nets se sont élevés à $271,996.

M. Stevens: Et quel a été le pourcentage . . .

M. Railton: C'est moi qui ai la parole, monsieur le président, et je n'ai pas encore terminé.

M. Stevens: C'est déjà sa deuxième question supplémentaire.

M. Railton: Je le sais, mais vous n'avez pas invoqué le Règlement et vous m'avez interrompu.

Le président: Allez-y, monsieur Railton.

M. Railton: Je vous remercie. Je n'aime pas qu'on me bouscule.

Si Air Canada veut effectivement réaliser 15 p. 100 de bénéfice sur ses investissements, ce qui semble fort probable, j'aimerais savoir pourquoi le Comité s'oppose à ce qui semble être une bonne affaire.

[*Text*]

The Chairman: The Committee has not made that decision yet, Mr. Railton, and I would like it to make that decision.

Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I can just continue my questioning, with Mr. Railton's consent.

The Chairman: You go right ahead.

Mr. Stevens: If I understood it correctly, Mr. Pratte, you said that you were buying Wardair on the basis of the total company being worth $8 million?

Mr. Pratte: That is about right. If you take the $2.50 a share and multiply that by the number of shares, that is about the total value you arrive at for the whole of the company. I think that is correct: eight million dollars and something.

Mr. Stevens: And in the last fiscal year—and I think I heard you correctly: you were reading from the statement—Wardair earned $271,000.

Mr. Pratte: That is what is says in this statement here.

Mr. Stevens: I have not calculated this but I would assume, just from looking at it, that that means that at $8 million, you have been buying the company at roughly 30 times earnings?

Mr. Pratte: Well, no. I have to dispute that, sir, for a number of reasons.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may interrupt. You used the term "hindsight is very valuable"?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Stevens: I would suggest that the current fiscal year figures are very valuable in that we know what they are. And I think that they are much more reliable than what you might think, in foresight, the figures may be.

Mr. Pratte: I agree with that.

Mr. Stevens: And I am saying specifically that in buying on the last fiscal year's earnings, you are paying at the rate of something like 30 times earnings. Is that not correct?

Mr. Pratte: I have to dispute your premise because the last report issued by Wardair shows that, in 1973, they did quite a bit better than they did in 1972, and . . .

Mr. Blenkarn: From the financial statement . . .

The Chairman: Order, Let Mr. Pratte answer the question, please.

Mr. Pratte: If you compare the the first 9 months of 1973 with the firsst 9 months of 1972, you have net earnings for 1973 of $2,916,112—and I am reading from a piece of paper that was filed with the Clerk—and in 1972, $911,000. If you refer agin to the financial report that was filed, you can see that, for instance, in 1971, Wardair netted $563,000.

So, my suggestion is that you cannot and you do not, and I do not think any businessman does, value a company that you are purchasing on the basis of either the book value or the results of only one year.

[*Interpretation*]

Le président: Le Comité n'a pas encore pris sa décision, monsieur Railton, et j'aimerais bien qu'il le fasse.

Monsieur Stevens.

M. Stevens: Si M. Railton le permet, j'aimerais poursuivre ma question.

Le président: Allez-y.

M. Stevens: Vous avez dit, monsieur Pratte, que vous alliez acheter la société Wardair, dont les avoirs sont évalués à 8 millions de dollars.

M. Pratte: C'est bien cela. En multipliant $2.50, ce qui représente la valeur d'une action, par le nombre global d'actions, on arrive effectivement à un total de 8 millions qui représente l'avoir de la société.

M. Stevens: Au cours du dernier exercice, Wardair a gagné $271,000.

M. Pratte: C'est ce qui figure effectivement dans le bilan.

M. Stevens: Ce qui veut dire que vous avez acheté la société en payant environ 30 fois la valeur des gains.

M. Pratte: Non, ce n'est pas exact.

M. Stevens: Monsieur le président, vous avez dit qu'il est facile de comprendre après coup.

M. Pratte: En effet.

M. Stevens: Les chiffres pour l'exercice fiscal en cours sont utiles en ce sens qu'ils sont fiables et qu'ils nous permettent de faire des projections.

M. Pratte: Je suis d'accord.

M. Stevens: Or, je prétends que vous avez acheté la société en payant 30 fois la valeur des gains, n'est-ce pas exact?

M. Pratte: Je ne suis pas d'accord, car le dernier bilan publié par Wardair montre qu'en 1973 ses bénéfices sont sensiblement supérieurs à ceux de 1972 et . . .

M. Blenkarn: D'après l'état financier . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'aimerais qu'on permette à M. Pratte de répondre à la question.

M. Pratte: Au cours des neuf premiers mois de l'année 1973, les bénéfices nets se sont montés à $2,916,112 contre $911,000 pour les neuf mois correspondants de 1972. En 1971, les bénéfices nets de Wardair se sont montés à $563,000.

La valeur d'une entreprise ne se calcule pas à partir des bénéfices réalisés au cours d'un exercice seulement.

[*Texte*]

This is exactly what we did: we considered the existing financial position; we considered the operating results, including the operating results for the six months ending June 30, 1972, and the management projections of future earnings which, by the way, up till now, have proven to be right; we considered the position of Wardair in the charter market, and also considered the air charter industry and the general market conditions, including the market price of the Wardair stocks.

Now, to suggest that the price of the company should be established on the basis of the book value or on the basis of the results of one fiscal year, in my view, is not acceptable; and that is not what we did, because I do not think any business deal is done on that basis.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, if I may put a further question. I have just now had an opportunity to look at your statement and I would point out that in the final quarter of 1972 Wardair must have had a disastrous quarter because you have told us the total earnings for Wardair in 1972 were $271,000 and yet in the first nine months last years they earned $911,000. Can you indicate why you are so certain that the current quarter, which presumably you have no figures on yet, is not going to be equally a disastrous quarter?

• 1110

Mr. Pratte: When you say it is a disastrous quarter, I think you have to keep in mind the nature of the industry. The last quarter of Air Canada is usually very disastrous because the business is very cyclical. During the last quarter any airline, except possibly Eastern, is in the same position: they lose money. Wardair does not make as much money during the fall, the last quarter, as they make during the summer because of the fact that the charter market is a cyclical business. People do not travel by charter in November to the same extent they do in the summertime.

If you look at the statement for the first nine months, I think even considering that, there is a substantial improvement from 1972 to 1973. You go from $911,000 in 1972 to $2.9 million in 1973, so that even assuming the same trend is going to occur during the last quarter of 1973 as it did during the last quarter of 1972, the results for 1973 are bound to be substantially higher than they were in 1972 for the whole year.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I was wondering, though, if Mr. Pratte would not agree that a fair comparison would be fiscal year to fiscal year as opposed to trying to compare two nine-month periods, bearing in mind exactly what he says: the last quarter as a rule is a very . . .

Mr. Pratte: I think this was given to you as an indicator because it was mentioned in the evidence that one of the factors we considered, as I just mentioned a few minutes ago, was our judgment of the management's forecast earnings of Wardair for the following two or three years, and since it is some time that the deal was made, we are now in a position to determine the extent to which these forecasts are in the process of bieng realized or not.

[*Interprétation*]

Voilà comment nous avons procédé: nous avons examiné la situation financière existante, les bénéfices d'exploitation, y compris les bénéfices d'exploitation des six mois commençant au 30 juin 1972, ainsi que les prévisions établies par la direction relativement aux bénéfices prévus à l'avenir, prévisions qui, jusqu'à présent se sont montrées exactes; nous avons également tenu compte de la place que Wardair occupe sur le marché des vols nolisés, la situation générale du marché, y compris la valeur marchande des actions de Wardair.

A mon avis la valeur de la société ne peut être établie uniquement à partir des résultats financiers d'un seul exercice, et ce n'est donc pas ainsi que nous avons procédé.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: J'aimerais poser encore une question. Je viens de jeter un coup d'œil sur votre exposé et je dois conclure qu'au cours du dernier trimestre de 1972, les affaires de Wardair ont dû être désastreuses, puisque les recettes globales en 1972 auraient été de $271,000 alors que l'an dernier elles ont atteint $911,000, rien qu'au cours des 9 premiers mois de l'exercice. Comment pouvez-vous dire dès lors que les résultats pour le trimestre en cours ne seront pas également désastreux?

M. Pratte: Lorsque vous dites que ces résultats sont désastreux, il faut tenir compte du caractère de cette industrie. Le dernier trimestre d'Air Canada est assez mauvais d'habitude, étant donné le caractère cyclique de ce secteur. La même chose est vraie pour toutes les sociétés d'aviation, à l'exception peut-être de Eastern. Wardair, comme les autres, ne gagne pas beaucoup en automne, saison qui correspond au dernier trimestre, les vols nolisés étant essentiellement un marché cyclique. En effet, on voyage beaucoup moins par vol nolisé en novembre qu'en été.

Si vous comparez les résultats des 9 premiers mois pour les exercices 1972 et 1973, vous constaterez une amélioration très sensible. Ces chiffres passent en effet de $911,000 en 1972 à $2.9 millions en 1973; donc, même si les recettes devaient tomber au cours du dernier trimestre 1973 ainsi que cela s'est produit en 1972, néanmoins les résultats en 1973 devraient être sensiblement supérieurs à ce qu'ils ont été en 1972.

M. Stevens: Je me demande néanmoins s'il ne serait pas plus valable de comparer deux exercices fiscaux entre eux plutôt que de comparer uniquement deux périodes de 9 mois, étant donné que le dernier trimestre est généralement . . .

M. Pratte: Ceci vous a été donné à titre d'indication; ainsi que je viens de le dire nous avons tenu compte des prévisions établies par la direction quant aux bénéfices futurs de Wardair pour les 2 ou 3 années à venir; et depuis la conclusion de cet accord, nous avons pu constater la mesure dans laquelle ces prévisions se sont réalisées.

[*Text*]

If, for instance, something absolutely disastrous were to happen in the last quarter of 1973 proving that our forecast cannot be realized with Wardair, we have the clause in the agreement that would allow us to withdraw from the deal. Similarly, if the forecasts are more than met, I suppose Mr. Ward would come and tell us that he is going to withdraw from the deal.

The Chairman: Excuse me, Mr. Mackasey, did you have a question?

Mr. Mackasey: Yes, I have half a dozen here.

The Chairman: Mr. Stevens, are you through?

Mr. Poulin: Mr. Chairman, you may recall that I was asking a question when Dr. Railton stopped me and then Mr. Stevens. I am still ready to go when everybody has . . .

Mr. Stevens: You are always ready to go, are you not?

Mr. Pratte, as you know Wardair being a public company is reported upon by the *Financial Post* in their regular tabulations. We already have on record their 1972 earnings of $271,000 and I would point out that in 1971 they had earnings of $563,000. I am talking about net income for Wardair. In 1970 they had a deficit of $997,000; in 1969 they earned $397,000; in 1968 $377,000. So, there we have five years of earnings.

At no time have they earned higher than $563,000 and I am asking you in all reasonable investment judgment, why can you testify before this Committee that you think your investment is now going to have a 15 per cent return, bearing in mind that it would mean the company would have to earn $1,200,000 roughly in the current fiscal year.

Mr. Pratte: What is the latter part of your question? "Bearing in mind . . .

• 1115

Mr. Stevens: You are suggesting that in 1973, for some reason, this company is going to be able to earn—if I have worked out this average—three times the average earnings it has had in the past five years.

Mr. Pratte: If you look at the figures for 1973, vis-à-vis 1972, for the first nine months, I think they prove that point. You have to remember that he is not operating in 1973 with the same equipment he was operating in 1972, and in our projection this was built in.

When we dealt with Mr. Ward it was expected that he would buy, lease, or somehow acquire one additional airplane. The type was not finally determined at that time, but we were talking in terms of a DC-863 which would give them more capacity to sell. I do not know the details, but I am sure his results for 1973 are a function, to a great extent, of the fact that he is flying a 747 in charter operation. He did not have it in 1972, and it is a very economical airplane to fly in a charter configuration. I am sure that this is one of the reasons why you have that dramatic increase in net earnings for the first nine months of 1973.

Mr. Stevens: And your deal is with Max Ward?

[*Interpretation*]

Si les résultats pour le dernier trimestre de 1973 devaient effectivement s'avérer catastrophiques, mettant en cause toutes nos prévisions, nous avons une clause de sauvegarde qui nous permettrait de nous retirer de l'accord. Par contre, si les prévisions sont meilleures que prévues, Wardair serait également libre de se retirer.

Le président: Vous avez une question, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Oui, j'en ai une demi douzaine.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Stevens?

M. Poulin: J'étais en train de poser une question au moment où M. Railton m'a interrompu, suivi par M. Stevens. Est-ce que je pourrais poursuivre?

M. Stevens: Vous êtes toujours prêt à poursuivre, pas vrai?

Les résultats de la Wardair sont publiés régulièrement dans le journal le *Financial Post*. Ainsi, ses bénéfices pour 1972 se sont montés à $271,000. Pour 1971, elle avait gagné $563,000. Il s'agit là de bénéfices nets. En 1970, elle a eu un déficit de $997,000, en 1969, un bénéfice de $397,000, en 1968, $377,000. Nous avons donc là les chiffres pour les 5 années consécutives.

Elle n'a jamais gagné plus de $563,000, et dans ces conditions, je me demande comment vous pouvez prétendre que vous allez réaliser du 15 p. 100 sur vos investissements, étant donné que pour ce faire la Société devrait réaliser un bénéfice de 1.2 million au cours de l'exercice en cours.

M. Pratte: Quelle est la dernière partie de votre question?

M. Stevens: Vous avez dit qu'en 1973 cette société va pouvoir gagner trois fois plus en moyenne que ce qu'elle a gagné au cours des cinq dernières années.

M. Pratte: Si l'on compare les résultats des neuf premiers mois de 1973 à ceux de la période correspondante de 1972, vous verrez ce que je veux dire. N'oubliez pas que l'équipement en 1973 n'est pas celui de 1972, facteur dont nous avons tenu compte dans nos projections.

Lors de notre transaction avec M. Ward, il était prévu qu'il achèterait, louerait ou se procurerait d'une façon ou d'une autre un avion supplémentaire. On n'était pas encore fixé au juste sur le modèle, mais il était question d'un DC-8 63, ce qui permettrait de prendre plus de passagers. Je ne connais pas encore au juste les chiffres pour 1973, mais je suis certain que ceux-ci traduiront le fait qu'un 747 aura été utilisé cette année. La firme n'en avait pas en 1972, alors que c'est un avion tout indiqué pour les vols nolisés. C'est une des raisons pour lesquelles les bénéfices des neufs premiers mois de 1973 accusent une augmentation aussi sensible.

M. Stevens: Vous traitez avec M. Max Ward, n'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Stevens: I suggest that Mr. Ward knows much better what he is selling than you know what you are buying.

Mr. Pratte: That is your judgment, sir. I think we have some pretty competent people in the airline. They went through that deal very carefully. They hired the firm of Peabody, which has specialized in airline stock in the United States, to evaluate Wardair; we gave them all the information, and they came up with their own independent evaluation. Our Board of Directors spent a whole day at a special meeting discussing that, and looking over the figures and numbers. They gave me a mandate, and the deal was struck well within the guidelines I was given.

To tell me that I am incompetent is your own judgment. But when you tell me that all these people who had to pass judgment on that proposal are, in effect, incompetent—which is the implication of your statement—as the head of the airline I have to object.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: One more question, Mr. Stevens; then your time will have expired.

Mr. Stevens: Right. Could I put this further question to Mr. Pratte? In your contract with Mr. Max Ward, was any earnings test put in? Did you buy on an earnings-test basis, with any clause that your purchase price may be reduced if, in succeeding years, Wardair does not produce the earnings that you anticipate they are going to produce?

Mr. Pratte: No, sir.

Mr. Stevens: Did you request such an earnings test?

Mr. Pratte: I cannot recall whether or not it was requested; I am sure that it was discussed between ourselves.

Mr. Stevens: Would it not have been a reasonable thing to do if you are so confident?

Mr. Pratte: Some might have felt that it would have been reasonable; I do not know whether or not it was proposed to Mr. Ward. That was a long time ago and I am not too sure, but I think one of the reasons was that we felt it would be a long time before the deal was consummated because of the CTC hearings, and we had the escape clause after the end of 1972. Also, we had some confidence in the fact that Mr. Ward was remaining a major shareholder of the corporation, and was prepared to reinvest—to invest in the company a good deal of the proceeds of the sale. I cannot recall why we did not insist nor why did he not accept it, but the simple answer to your question is that is not part of the deal.

Mr. Stevens: There is no holdback.

• 1120

Mr. Pratte: There is no holdback.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: If Mr. MacKay wants to ask a supplementary, I have no objection.

[*Interprétation*]

M. Pratte: C'est exact.

M. Stevens: Je prétends que M. Ward sait beaucoup mieux ce qu'il vous vend que vous ne savez ce que vous lui achetez.

M. Pratte: C'est votre avis, monsieur. J'estime, moi, que nous avons des gens très compétents. Ils ont examiné l'affaire dans tous ses détails. La société Peabody, formée de spécialistes des actions des compagnies aériennes aux États-Unis, a été chargée de vérifier les estimations. Nous lui avons fourni les renseignements, mais c'est elle qui en a tiré les conclusions. Notre conseil d'administration a passé une journée entière à vérifier les chiffres. L'affaire telle qu'elle a été conclue, est en tous points conforme au mandat qui m'a été confié.

Vous êtes libre, bien entendu, de dire que je suis incompétent. Mais je ne puis accepter que vous laissiez entendre par la même occasion que toutes ces personnes sont également incompétentes.

Des voix: Bravo!

Le président: Une dernière question, monsieur Stevens, après quoi votre temps de parole sera épuisé.

M. Stevens: Est-ce que votre accord avec M. Max Ward contient une clause relative aux bénéfices? Est-ce qu'il y est prévu, notamment, que votre prix d'achat pourrait être réduit si au cours des années à venir Wardair ne réalise pas les bénéfices prévus?

M. Pratte: Non.

M. Stevens: Est-ce que vous avez demandé pareille clause?

M. Pratte: Je ne m'en souviens pas, mais nous avons dû en parler entre nous.

M. Stevens: Est-ce que cela n'aurait pas été raisonnable?

M. Pratte: Certains étaient de cet avis, mais je ne sais pas si on l'a proposé à M. Ward. Cela fait déjà longtemps et je ne m'en souviens plus. Mais nous étions d'avis qu'il faudrait beaucoup de temps avant que l'accord soit entériné, en raison des audiences de la CCT, et nous avions de toute façon la clause de sauvegarde à l'expiration de 1972. De plus, nous avions la garantie que M. Ward resterait un des principaux actionnaires de la société, et qu'il réinvestirait dans la société une part considérable des bénéfices réalisés sur la vente. Je ne me rappelle pas pourquoi nous n'avons pas accepté. Mais cela ne fait pas partie de l'affaire.

M. Stevens: Il n'y a pas de clause de réserve.

M. Pratte: Non, il n'y en a pas.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: M. MacKay veut poser une question supplémentaire.

[*Text*]

The Chairman: Mr. MacKay, a supplementary.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Mackasey; I will be very brief. Mr. Pratte, I gather, sir, that the reason Air Canada did not attempt to get 100 per cent control of this Wardair enterprise was that you wanted to give Mr. Ward some inducement to continue to give Air Canada the benefit of his expertise and his background of Wardair. Is that right?

Mr. Pratte: No, that is not entirely right. I do not want to speak for anybody who is not here.

Mr. MacKay: I understand.

Mr. Pratte: Mr. Ward would not sell and was not prepared to sell at that point in time the control of his company and he certainly was not prepared to sell 100 per cent of the stock.

Mr. MacKay: If he were, being a national airline presumably you would have liked to have had the whole ball of wax, yes?

Mr. Pratte: That is a hypothetical question. There are pros and cons. It has been said that the value of Wardair to a great extent is Mr. Ward himself. I do not know the extent to which it is true but certainly he was, I suppose at the inception of the company, responsible for a great deal of the success of the corporation. It has happened before, when a man no longer has a financial interest in the corporation even though he may still be the nominal head of the company, that he does not perform as well as he did when he had all his eggs in the same basket.

Mr. MacKay: Yes, sir. I do not want to take Mr. Mackasey's time and this is what I was attempting to bring out: you wanted to give Mr. Ward some inducement to continue to have a real input into the continuing operations of Wardair. In order to do this, even under the present arrangement, do you have a very comprehensive contract of service with Mr. Max Ward so that under no circumstances will he be permitted to go into competition with you or in any way devote his time and energies otherwise than to continuing the operations of Wardair?

Mr. Pratte: Yes, it is part of the agreement; it is attached to the main agreement. The contract of hire has been drafted and it is an appendix to the main agreement for the purchase of the shares. Mr. Ward is to stay as President, General Manager and Chief Executive of the company for a period of at least five years and, if I remember correctly, he has an option for another five years subject to some discussion with the board.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Just before you begin, Mr. Mackasey, I wonder if I could just caution the committee to some extent. We have before us witnesses from Air Canada on Bill C-164; it is a finance bill. Wardair is part, I suppose, of Air Canada's expenditures and the discussion has been quite in order in that regard. But I would caution the committee: Air Canada's business with Wardair is a very, very small percentage. We are spending days in this committee rehashing probably only 1 per cent of Air Canada's business in essence and I would caution the committee to continue on in this discussion. I do not think we are doing justice to the calibre of witnesses we have before us. I do not think we are doing justice to the job the committee has to do in the studying of Bill C-164.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur MacKay, allez-y.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur Mackasey, je serai bref. Je suppose que si Air Canada n'a pas cherché à acquérir 100 p. 100 des actions de Wardair, c'est pour encourager M. Ward à poursuivre sa collaboration avec Air Canada. Est-ce exact?

M. Pratte: Non, ce n'est pas tout à fait exact. Mais je ne puis parler au nom d'une personne qui n'est pas présente ici.

M. MacKay: Je comprends fort bien.

M. Pratte: M. Ward n'était pas disposé à nous céder la totalité de ses actions.

M. MacKay: S'il avait accepté de vous les vendre, vous les auriez sans doute achetées.

M. Pratte: C'est là une question hypothétique. Il y a des pour et des contre. Certains ont prétendu que c'est M. Ward lui-même qui constitue l'avoir principal de Wardair. Je ne sais pas dans quelle mesure ceci est vrai, mais c'est lui qui a créé la société et qui l'a menée à bien. Il est arrivé parfois , lorsqu'un homme n'est plus intéressé financièrement à une firme, que son travail baisse de qualité.

M. MacKay: C'est vrai. Donc, vous avez voulu encourager M. Ward à continuer effectivement à s'intéresser financièrement au fonctionnement de Wardair. Est-ce qu'à cette fin vous avez conclu un accord avec M. Max Ward, de façon à ce qu'il ne puisse en aucun cas vous faire concurrence ou s'occuper de quoi que ce soit, sauf du bon fonctionnement de Wardair?

M. Pratte: Oui, cela figure bien dans l'accord. Le contrat d'emploi a été rédigé et figure en annexe au contrat d'achat des actions. M. Ward restera président-directeur général de la société pendant cinq ans au moins, avec possibilité de renouveler son mandat après discussion avec le conseil d'administration.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avant de vous donner la parole, monsieur Mackasey, j'ai quelques mots à dire au Comité. Nous avons ici des témoins d'Air Canada pour discuter du Bill C-164, qui est un bill financier. Wardair faisant partie des dépenses d'Air Canada, la discussion jusqu'à présent a bien porté sur le sujet dont nous sommes saisis. Mais je tiens à faire une mise en garde: Wardair ne constitue qu'un tout petit pourcentage du chiffre d'affaires d'Air Canada. Nous passons des jours à ressasser ce qui n'est que 1 p. 100 du chiffre d'affaires d'Air Canada. Je pense qu'il serait bon que nous ne poursuivions pas dans cette voie. Ce n'est pas pour cela que ces témoins sont venus et nous n'accomplissons pas la tâche qui nous a été confiée, notamment l'étude du Bill C-164.

[*Texte*]

The question before the committee, from my point of view, is already being studied by the government because CP Air has appealed CTC's ruling and they are considering it. All this motion does is ask the government to consider the advisability of refusing. CP Air is already asking the government to do that. This committee is not making a momentous decision on which we should exhaust ourselves day after day; it is not that momentous a decision. I say this because I have sat and listened to this discussion. I would like to get through with Air Canada and I would like to get this bill back in the House, but if we continue this discussion we are not going to get to the meat of the business involved. So, I will recognize you, Mr. Mackasey, but I urge the Committee to reach a decision on this because it is not, in my opinion, a momentous decision on which we should exhaust ourselves. Mr. Mackasey.

• 1125

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I agree fully with you and the only reason this thing has gone on for days is the preoccupation which some members had, which is their right, with the question of Air Canada-Wardair. We would like to get off it for exactly the same reasons you have pointed out. The Cabinet is seized with reviewing, not the relationship between Air Canada and Wardair, but a decision of CTC to permit that relationship. That is fundamental. I do take exception to figures and allegations being read into the evidence here that find their way into the press unchallenged. When we suggest that Mr. Ward is more competent than Mr. Pratte, as Mr. Stevens has just done, this makes fancy headlines but just who is Mr. Stevens to pass that type of judgment? I have been on these committees for 12 years. Mr. Stevens knows that and perhaps judgments were made against other witnesses unfairly. I think he realizes what I am saying. We are not here to pass judgment on Mr. Pratte's competence based on the Wardair thing. If we were we could get into the area of Air Jamaica which I think Air Canada—if Mr. Pratte and Mr. Vaughan would finish their private conversation . . .

The Chairman: Mr. Mackasey, you have the attention of the Chair.

Mr. Mackasey: Yes, but I would like to have also the attention of the President.

The Chairman: It depends on what you are saying whether you can captivate your audience or not.

Mr. Mackasey: I would rather have the attention of the President as well, Mr. Chairman.

Mr. Pratte: I am sorry. I apologize.

Mr. Mackasey: We could very well get into Air Jamaica which has been a very successful thing and the fact that the Peabody Company has recognized this thing, but when we constantly put on the record, as Mr. Stevens did once again, the net earnings of $271,996, this is exactly what happened. We went all through this last week and $271,000 were the net earnings declared for the purpose of taxation. Mr. Stevens is a well-known businessman and he knows that we can begin here with $2,261,000 which is reduced in the same way every private industry reduces its earnings down to the net earnings for taxation, taking full advantage over 12 years of depreciation and all the other things that are quite normal in the business community. Mr. Stevens made the point ironic in the Canadian National Railways just at the last meeting and it is relevant, that the real value of the Canadian National Railways is not

[*Interprétation*]

J'estime que cette question a déjà été examinée par le gouvernement, étant donné que CP Air a interjeté appel de la décision de la CCT, appel qui est actuellement à l'étude. Cette motion a uniquement pour objet d'inviter le gouvernement à examiner l'opportunité de refuser, et c'est ce que CP Air a déjà fait. La décision que le Comité doit prendre ne mérite pas que nous y consacrions des jours et des jours. Je le dis parce que j'ai écouté toute la discussion. Je voudrais que nous en finissions avec Air Canada et que nous renvoyions ce bill à la Chambre. Or, si nous poursuivons cette discussion, nous n'arriverons jamais à l'essentiel du problème. Je vous donne donc la parole, monsieur Mackasey, mais je demanderais au Comité de prendre une décision, car, à mon avis, cette décision ne mérite pas que nous y consacrions tellement de temps. Allez-y, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur le président, et la seule raison pour laquelle cette affaire traîne si longtemps, c'est que certains membres du Comité s'inquiètent de la transaction entre Air Canada et Wardair. Mais nous voudrions en finir pour les raisons même que vous venez d'évoquer. Le Cabinet examine en ce moment non pas les relations entre Air Canada et Wardair mais la décision de la CCT portant approbation de cette association. Je n'accepte pas que l'on cite des chiffres empruntés à la presse alors que ces chiffres n'ont pas été corroborés. Lorsque M. Stevens prétend que M. Ward est plus compétent que M. Pratte, cela fait très bien dans les titres des journaux, mais je me demande qu'est-ce qui permet à M. Stevens de porter pareil jugement? Cela fait 12 ans que je siège à ce Comité. M. Stevens sait fort bien que l'on a dit des choses injustes d'autres témoins. Nous ne sommes pas ici pour discuter de la compétence de M. Pratte dans l'affaire Wardair. Nous pourrions tout aussi bien nous attaquer à l'affaire Air Jamaica, mais j'aimerais que MM. Pratte et Vaughan interrompent leur aparté.

Le président: Monsieur Mackasey je vous écoute.

M. Mackasey: Oui, mais j'aimerais que le président d'Air Canada m'écoute également.

Le président: L'attention de ceux qui vous écoutent ne dépend que de vous.

M. Mackasey: J'aimerais que le président d'Air Canada m'écoute également.

M. Pratte: Je m'excuse.

M. Mackasey: Nous pourrions tout aussi bien parler de l'affaire Air Jamaica, qui a été fort rentable, et la société Peabody l'avait prévu. Il est inutile de répéter sans cesse, comme M. Stevens l'a fait, que les bénéfices nets sont de $271,996. Nous en avons parlé et reparlé la semaine dernière, et il s'agissait des bénéfices nets aux fins de l'impôt. M. Stevens étant un homme d'affaires sait fort bien qu'on peut commencer avec des bénéfices de $2,261,000 pour les réduire ensuite aux bénéfices nets aux fins d'impôt, en utilisant les dispositions relatives à l'amortissement en douze ans et toutes les autres possibilités prévues dans ce domaine. Ainsi que M. Stevens l'a dit avec ironie au cours de notre dernière réunion, la valeur réelle du Canadien National n'est pas nécessairement celle qui apparaît dans les livres comptables. J'ai écouté M. Stevens avec attention et je suis d'accord avec lui pour dire que si certains des

[*Text*]

necessarily the book value. I listened with fascination and agreed with Mr. Stevens that if you were to take some of the land belonging to the Canadian National Railways, for instance, and appraise it at today's values as opposed to the book value, you would get quite a different picture and the same thing is true with Wardair.

Mr. Chairman, we are prepared to go ahead with the bill, but we do not think we should remain silent while allegations, little bits taken out of this statement and that statement, and this balance sheet and that balance sheet, be left on the record unchallenged. It is unfair to Air Canada.

The Chairman: Mr. Mackasey, as Chairman of the Committee, I have recognized your defence from time to time. I know you were not much of a defenceman when playing hockey, but you are doing better in the line of . . .

Mr. Mackasey: I was able to carry you along.

Mr. Stevens: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, partly in response to what Mr. Mackasey has said I feel that this Committee should be appraised of the fact that we have before us an unaudited nine-month statement that Mr. Pratte has referred to, that he has used to justify his statement that the net earnings of this company are the more attractive figure that he has referred to, but we also have in *The Financial Post* survey a six-month statement for Wardair showing that at the end of six months their total loss was $689,000.

Mr. McRae: But that does not include the summer and the charter business.

Mr. Stevens: No, and what I think is particulary relevant, is that the only audited full-fiscal-year statement that we have for this company, including 1972, paints very modest earnings as far as Wardair is concerned in relation to an over-all value of $8 million. That is the point I am trying to make.

• 1130

Mr. Mackasey: That is a valid point but Mr. Pratte has answered it by stating that at the end of 1973 he found the position of Wardair to have changed dramatically from a good purchase to one that obviously is bad. He has that option not to pursue the purchase. Perhaps while we are at it, in order to clarify the air and help Mr. Stevens, maybe he would want to retract the inference that Mr. Pratte is incompetent or at least less competent than Mr. Ward. I think that would be a very useful gesture to a smooth relationship with the Committee.

The Chairman: If Mr. Stevens made that inference, he can retract it if he wants to, I guess. I do not know, Mr. Mackasey, but . . .

Mr. Mackasey: It would be in character with Mr. Stevens to do that.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, that suggestion of incompetence was one that Mr. Pratte read into my remark. I stand by my remark. I believe Mr. Max Ward knew better what he was selling than Air Canada knew what they were buying.

[*Interpretation*]

terrains appartenant au Canadien National étaient estimés à leur valeur actuelle et non pas à leur valeur comptable, les chiffres changeraient du tout au tout. Mais la même chose est vraie pour Wardair.

Monsieur le président, nous sommes disposés à aller de l'avant avec l'étude du bill, mais nous ne saurions nous taire alors que l'on lance des insinuations et que l'on cite des chiffres hors de contexte pour critiquer Air Canada injustement.

Le président: Monsieur Mackasey, j'apprécie votre défense.

M. Mackasey: J'en suis fort heureux.

M. Stevens: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, pour répondre à ce que M. Mackasey vient de dire, j'estime qu'il faut que le Comité sache que M. Pratte a cité des résultats pour 9 mois de l'année, résultats qui n'ont pas été vérifiés, pour affirmer que les bénéfices de la société ont été meilleurs que jamais, mais nous avons par contre l'enquête effectuée par le *Financial Post* et portant sur une période de 6 mois, d'où il découle que Wardair aurait perdu $689,000.

M. McRae: Mais ce chiffre ne comprend pas les mois d'été et les vols nolisés.

M. Stevens: En effet, et ce qui est plus important à mon avis, c'est que l'unique bilan pour l'exercice tout entier que nous ayons pour cette société, y compris 1972, montre que Wardair a réalisé des bénéfices très modestes par rapport à son capital de 8 millions de dollars. Et c'est ce que je tenais à souligner.

M. Mackasey: La question est certainement intéressante, mais M. Pratte y a déjà répondu lorsqu'il a dit qu'à la fin de 1973, s'il s'apercevait que la situation de Wardair avait changé considérablement et que la transaction était devenue non plus une bonne affaire, mais une très mauvaise affaire, il avait l'option d'annuler l'achat. A ce sujet, et pendant que M. Stevens en a encore la chance, il voudra peut-être revenir sur son affirmation voulant que M. Pratte soit incompétent ou moins compétent que M. Ward. Il aurait l'occasion ici de contribuer à créer une meilleure atmosphère à ce Comité.

Le président: Si M. Stevens l'a laissé entendre, il peut revenir sur ce qu'il a dit, je suppose. Je ne sais pas, monsieur Mackasey . . .

M. Mackasey: M. Stevens serait certainement fidèle à lui-même s'il le faisait.

M. Stevens: C'est M. Pratte lui-même qui a vu dans mes remarques une accusation d'incompétence. Je maintiens ce que j'ai dit. Je pense que M. Ward sait bien mieux ce qu'il fait lorsqu'il vend que la société Air Canada alors qu'elle achète.

[*Texte*]

The Chairman: That may be the case with any purchase. The seller may know the product better than the buyer, or may not.

Is the Committee ready for the question?

Mr. Poulin.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, I do not intend to speak very long but I do recall—I will just be a minute—having heard that this was an ill-founded transaction on behalf of Air Canada. All I can say is, after sitting and hearing an in-depth cross-examination of the chairman and the executive officers of Air Canada, that there has been nothing out of their mouths but that would convince me that this has been a well-thought-out transaction, a transaction through the chairman and his officers which has been gone into in great detail, and there has not been one iota of evidence brought out by those who would oppose this transaction to show in any way that it was ill-founded. Now Mr. Pratte has said just a moment ago that by acquiring the 30 per cent in that area of Wardair at this time, it gives Air Canada a link-up in the charter industry which Air Canada feel they need. To quote his words earlier, they must be commercially aggressive, as the other carriers.

I would say that we should permit and we should endorse the management decision. There has been no reason on any of the cross-examination of these witnesses to indicate that this is anything but a very excellent transaction and the first step, I would hope, in the acquisition of total over-all control of Wardair in order that Air Canada may be really competitive with all other industry in the charter business.

The Chairman: Do you want the Committee polled, Mr. Blenkarn?

Mr. Blenkarn: Yes.

The Chairman: The clerk shall poll the Committee.

The Clerk advises the Chair that it is a tie vote: 8-8. Before I cast my vote I would like to read from Beauchesne's, Section 75(1).

It is not a question of the Chairman making up his mind. He must always do his utmost to be impartial, and that is why I would like to read this section:

> When he has to give a casting vote, the Speaker is at liberty to vote like any other member, according to his conscience, without assigning a reason; but in order to avoid the least imputation upon his partiality, it is usual for him, when practicable, to vote in such a manner as not to make the decision of the House final, and to explain his reasons which are entered in the Journal.

• 1135

Before I say what I am going to do, I want to explain my reasons for doing what I will do, and I have already said that this is not a momentous decision for this Committee to make; that the government is already considering the subject matter that we have considered. Therefore, I do not think that my decision will reach any finality to the question before the government or before Air Canada, and Wardair, for that matter, and so I vote for the motion and refer the matter to the government.

[*Interprétation*]

Le président: C'est peut-être vrai dans le cas de toutes transaction. Le vendeur sait toujours mieux à quoi s'en tenir que l'acheteur.

Le Comité est-il prêt pour le vote?

Monsieur Poulin.

M. Poulin: Je serais bref, monsieur le président; j'en ai pour une minute à peine. Je pense qu'on a dit que la transaction se présentait très mal pour Air Canada. Pour ma part, après avoir siégé ici et entendu le long interrogatoire qu'ont dû subir le président et les directeurs d'Air Canada, j'estime qu'il n'y a rien de révélé qui puisse faire croire que la transaction ne soit pas saine. La question a vraiment été retournée dans tous les sens par le président et ses collègues; il n'y a pas le moindre indice pour supporter les allégations et les craintes de ceux qui s'opposent à l'achat. M. Pratte vient encore de dire que l'acquisition de 30 p. 100 des actions de la Wardair à ce moment-ci livre à Air Canada l'accès à l'industrie des vols nolisés auquel la société aspire depuis quelque temps. Pour reprendre son expression, elle doit faire preuve de beaucoup d'agressivité face aux autres grands transporteurs.

Je pense que nous devons appuyer et approuver la décision qui a été prise par la direction. L'interrogatoire des témoins n'a rien révélé qui laisse supposer le moindre difficulté dans cette transaction, une étape qui permettra un jour, il est à espérer, d'en arriver au contrôle total de Wardair. Ainsi, Air Canada pourra faire une concurrence vraiment efficace aux autres compagnies qui œuvrent dans ce domaine.

Le président: Vous voulez que le vote soit consigné, monsieur Blenkarn?

M. Blenkarn: Oui.

Le président: Le greffier va faire l'appel.

Le greffier signale à la présidence que le vote est égal: 8 contre 8. Avant de donner son vote, le président tient à ce que l'article 75(1) soit lu.

Ce n'est pas une question pour lui de se donner du temps. Il doit toujours essayer d'être impartial, et c'est pourquoi il tient à ce que l'article en question soit lu:

> Lorsque l'Orateur doit voter, il peut le faire tout comme n'importe quel autre député, suivant sa conscience et sans donner d'explication. Cependant, pour que sa réputation d'impartialité soit sauve, l'usage veut, lorsque c'est possible, qu'il vote de façon à ne pas rendre la décision de la Chambre définitive et qu'il expose les motifs de son vote, qui sont consignés au procès verbal.

Avant de dire ce que je vais faire, je voudrais donner les raisons qui m'y poussent, et j'ai déjà dit que le Comité n'a pas ici à prendre une décision très importante; que le gouvernement étudie déjà la question que nous avons examinée. Ainsi, je ne pense pas que ma décision changera grand-chose à la question qui se pose au gouvernement ou à Air Canada et Wardair, dans ce domaine, c'est pourquoi je vote en faveur de la motion et remet la question entre les mains du gouvernement.

[*Text*]

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I appreciate the fact that you are very impartial.

The Chairman: Thank you, Mr. Mackasey.

Now, I would like to caution the Committee in this regard: the Committee having dealt with the question of the Wardair purchase, I would hope that it could be in our past and that we could get on to other things. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I have been sitting here for a few days, and while I am very interested in what is taking place, I have a completely different line of questioning which I would like to follow, and this goes back to much earlier meetings of the Transport Committee, in which we had the Minister of Transport together with a number of his staff dealing with Bill C-128, which is the authority for the security bill, if you will. What I want to know from a carrier which we finally had before us but which we could not get at that time, and our major carrier in Canada, is how our security compares with security carried out by other carriers on the North American continent, and how much Air Canada is contributing to the security.

Mr. Pratte: I think our security measures generally are in line with the security measures that are taken elsewhere on the North American continent. I think I have already said, or it has been said, that in spite of the inconveniences that some passengers have to go through, generally the general public has accepted those measures extremely well.

In terms of the cost of these measures for the carriers, as far as Air Canada is concerned, we estimate that the cost in 1973 of the screening process will be in excess of $1,300,000.

Mr. Ellis: Does that cost relate in any way in your opinion to the head tax that has been imposed by the Department?

Mr. Pratte: No, because the head tax—maybe it is not a head tax, but the tax or the levy or whatever it is . . .

Mr. Ellis: The levy; call it what you will.

Mr. Pratte: . . . includes $2.50 plus 30 cents, and the 30 cents is designed to reimburse the government for the expenses that they, the government, say they incur in terms of security. It is not intended that the 30 cents will go back to the carriers to reimburse partly the expenses that the carriers have to incur in the area of security.

Mr. Ellis: The expense that Air Canada expects that it will incur in 1973 you said was $1,300,000?

Mr. Pratte: In excess of $1,300,000. Let us call it $1,300,000.

Mr. Ellis: All right. On a *pro rata* basis, has that been worked out by passenger seat miles, by terminal? By what means in relation to other carriers in Canada?

Mr. Pratte: I think that evidence was given on that at the hearings . . .

Mr. Ellis: No, not prior to this. Unless it was given prior in your appearance here it was not given. This is a thing we had a great deal of difficulty getting from the government.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Monsieur le président, je constate que vous êtes très impartial.

Le président: Merci, monsieur Mackasey.

Maintenant, je voudrais mettre le comité en garde à cet égard: une fois que la question de l'achat de Wardair sera réglé, j'espère que nous pourrons passer à autre chose. Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je suis ici depuis quelques jours, et si je m'intéresse beaucoup à ce qui se passe, mes questions sont d'un tout autre genre et portent sur des séances beaucoup plus lointaines du comité des transports, lorsque le ministre des Transports et un certain nombre des fonctionnaires de son ministère ont comparu ici lors de l'étude du bill C-128 sur les mesures de sécurité. Ce que je voulais apprendre d'un transporteur qui a finalement comparu devant nous et que nous n'avions pu avoir alors, alors que c'est notre transporteur le plus important au Canada, c'est comment nos mesures de sécurité se comparent avec celles des autres transporteurs du continent nord-américain et dans quelle mesure Air Canada contribue-t-il à la sécurité.

M. Pratte: Je pense que nos mesures de sécurité sont en général identiques à celles qui sont prises ailleurs sur le continent nord-américain. Je pense avoir déjà dit, à moins que ce ne soit quelqu'un d'autre, qu'en dépit du dérangement que cela semblerait présenter pour certains passagers, le grand public en général a extrêmement bien accepté ces mesures.

Quant à leur coût pour les transporteurs, en ce qui concerne Air Canada, nous estimons qu'en 1973, le coût de ce contrôle dépassera $1,300,000.

M. Ellis: Est-ce que ce coût a un rapport quelconque, à votre avis, avec le droit d'entrée imposé par le ministère?

M. Pratte: Non, car le droit d'entrée—peut-être n'est-ce d'ailleurs pas un droit d'entrée, mais la taxe ou l'impôt . . .

M. Ellis: L'impôt; appelez-le comme vous le voulez.

M. Pratte: . . . comprend $2.50 plus 30c., ces 30c. étant destinés à rembourser le gouvernement des frais que représentent ces mesures de sécurité. Il n'est pas prévu que les 30c. retournent aux transporteurs pour leur rembourser une partie des frais que représente pour eux la sécurité.

M. Ellis: Vous avez dit qu'Air Canada pensait que celle-ci représenterait en 1973 $1,300,000?

M. Pratte: Plus de $1,300,000, mais disons $1,300,000.

M. Ellis: Très bien. Proportionnellement parlant, est-ce que cela a été calculé par passager, mille, aéroport? Comment ce chiffre se compare-t-il à celui des autres transporteurs au Canada?

M. Pratte: Je pense que ceci a été exposé lors des audiences . . .

M. Ellis: Non, pas jusqu'ici. Sauf si c'était avant que vous comparaissiez. C'est quelque chose que nous avons eu énormément de mal à obtenir du gouvernement.

[*Texte*]

• 1140

Mr. Pratte: That would be the screening cost per passenger, per region, and per station.

Mr. Ellis: Perhaps you would read them into the record.

Mr. Pratte: Well, in the case of the Central region in Toronto it is 14 cents, in North Bay it is 61 cents . . .

Mr. Ellis: What is that?

Mr. Pratte: Per passenger.

Mr. Ellis: Per passenger?

Mr. Pratte: Yes, and the reason for the great variation is because of the volume.

Windsor would be 31 cents, Sault Ste. Marie would be 24 cents, London, Ontario could be 14 cents, Earlton 56 cents, Timmins 35 cents, and Sudbury 39 cents.

In the Western region it is 14 cents in Winnipeg, Thunder Bay 20 cents, Regina 21 cents, Edmonton 9 cents, Victoria 10 cents, Saskatoon 21 cents, Calgary 13 cents, Vancouver 8 cents. It is also a function of the kind of arrangement that we have been able to make in terms of who is going to do the security check and the fact that at some airports we provide that service to other carriers and get paid for it and so that reduces our cost.

The stand of industry, which also was our stand, has been that this was an expense the government should assume, and I think generally the industry took the position that a good average would be something like 34 cents per passenger. In the case of some carriers it would be a little bit more and in some others a little bit less.

Mr. Ellis: Do I understand that you anticipate getting back from the levy 30 cents per passenger?

Mr. Pratte: No, the government is going to get that 30 cents. And I have seen nothing in the release and I have not been informed that the government intends to remit that 30 cents to the carriers or to Air Canada.

Mr. Ellis: Is it your anticipation that you will get any compensation for the money that you are putting out?

Mr. Pratte: We have made representations to the governement to that effect, together with the other carriers and separately, and so far we have not been successful. But we are continuing to make representations.

Mr. Ellis: If you do not get compensation what do you anticipate doing to recoup this $1,300,000? Do you see a price change in your tickets?

Mr. Pratte: Well, you know, that will just be another factor that will increase our costs, and as costs go up continually undoubtedly, as I said before, we will have to increase fares.

Mr. Ellis: There were three other things that we were interested in at that time. What security measures are taking place now with regard to baggage, not hand-carried baggage but the regular baggage that goes on?

Mr. Pratte: Well, I have some reservations, Mr. Chairman, as to whether we should disclose that publicly.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Ce serait le coût du contrôle par passager, région et station.

M. Ellis: Peut-être pourriez-vous nous le lire.

M. Pratte: Bon, dans le cas de la région centrale de Toronto, il est de 14c., à North Bay de 61c. . . .

M. Ellis: Qu'est-ce que c'est?

M. Pratte: Par passager.

M. Ellis: Par passager?

M. Pratte: Oui, et la raison de cette grosse différence vient du volume.

Pour Windsor ce serait de 31c., Sault Ste-Marie de 24c., London (Ontario) de 14c., Earlton de 56c., Timmins de 35c., et Sudbury de 39c.

Dans l'Ouest, je lis 14c. à Winnipeg, 20c. à Thunderbay, 21c. à Regina, 09c. à Edmonton, 10c. à Victoria, 21c. à Saskatoon, 13c. à Calgary, 08c. à Vancouver. Ce coût est également en fonction du genre de disposition auquel nous sommes arrivés en ce qui concerne la responsabilité de cette vérification de sécurité et du fait que dans certains aéroports nous offrons ce service à d'autres transporteurs et le leur faisons payer, ce qui réduit nos frais.

La position de l'industrie, qui était également la nôtre, est qu'il s'agissait là de frais qui devraient être couverts par le gouvernement, et je pense que l'industrie a conclu que 34c. par passager représenterait une bonne moyenne. Dans le cas de certains transporteurs ce serait un peu plus et pour certains autres, un peu moins.

M. Ellis: Dois-je comprendre que vous prévoyez tirer quelque chose de cet impôt de 30c. par passager?

M. Pratte: Non, c'est le gouvernement qui gardera ces 30c. Et d'après les communiqués et les informations que m'a fournis le gouvernement, rien ne semble indiquer que ce dernier veuille remettre ces 30c. aux transporteurs ou à Air Canada.

M. Ellis: Pensez-vous que vous allez recevoir une indemnité pour les frais que vous devrez supporter?

M. Pratte: Nous avons fait certaines réclamations au gouvernement dans ce sens, au même titre que d'autres transporteurs et conjointement avec eux, mais jusqu'ici nous n'avons rien obtenu. Mais nous n'abandonnons pas pour autant la partie.

M. Ellis: Si vous ne recevez pas l'indemnité, qu'envisagez-vous de faire pour récupérer ce $1,300,000? Envisagez-vous de hausser le prix des billets?

M. Pratte: Eh bien, vous savez, ce ne sera qu'un autre facteur qui augmentera nos coûts, et comme il n'y a aucun doute que nos frais ne cessent d'augmenter, je l'ai déjà dit, il nous faudra augmenter aussi les tarifs.

M. Ellis: Vous avez également parlé de trois autres choses à cette époque. Quelles mesures de sécurité sont actuellement prises relativement aux bagages, non pas les bagages à main mais les bagages ordinaires?

M. Pratte: Eh bien, je ne sais pas, monsieur le président, si je devrais divulguer cela publiquement.

[*Text*]

Mr. Ellis: All right. Is it being effectively screened?

Mr. Pratte: Well, we think we are taking whatever measures are needed to prevent any incidents.

Mr. Ellis: Do you do this yourself, can you hire that out to a security firm, or does the Minister of Transport do it?

Mr. Pratte: The Minister of Transport does not get involved with the screening process.

Mr. Ellis: I have two more questions.

Mr. Pratte: In other words, they do not supply personnel.

Mr. Ellis: One of my questions has to do with the personnel. It seems to me, as we travel across the country, that the equipment varies from airport to airport and the diligence of the search varies from airport to airport. You could go through one search without any problem and the next time you could be in a little trouble.

Mr. Pratte: I think I would like to correct an answer I have just given and which I am told is incorrect. I said that the Minister of Transport was not involved. The department is involved to the extent that they supply the equipment with which we make the search, but it does not provide the personnel that actually makes the search, except back-up personnel such as the RCMP constables whenever they are needed to help the people that make the search.

• 1145

In terms of the kind of searches that are made, I suppose you are probably right. It varies from station to station. The instructions are the same; it is just a matter of the kind of personnel that are employed and the personal reaction to doing a certain job.

Mr. Ellis: Finally, with regard to those instructions, do you now have a complete set of regulations as a result of Bill C-128? Also, when were they last updated and could a copy be made available to the Committee?

The Chairman: This is a question that should be directed to the Department of Transport rather than to Mr. Pratte.

Mr. Ellis: As the Chairman will recall, we could not get it out of the Department of Transport.

The Chairman: The bill had not been passed at that time, Mr. Ellis.

Mr. Vaughan: I think he means the regulations pursuant to the bill.

Mr. Pratte: Are you referring to the regulations issued under the bill?

Mr. Ellis: That is right.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order. What time are we going to adjourn?

[*Interpretation*]

M. Ellis: Très bien. Y a-t-il un contrôle efficace?

M. Pratte: Nous estimons que nous prenons toutes les mesures nécessaires pour empêcher un incident quelconque.

M. Ellis: Le faites-vous vous-même, ou pouvez-vous engager du personnel d'une société spécialisée, ou bien est-ce que c'est le ministère des Transports?

M. Pratte: Le ministère des Transports ne participe pas à ce contrôle.

M. Ellis: J'ai encore deux questions.

M. Pratte: C'est-à-dire qu'il ne fournit pas de personnel.

M. Ellis: Une de mes questions a justement trait au personnel. Il me semble que lorsque nous voyageons au Canada, nous nous apercevons que le matériel varie d'un aéroport à l'autre et que les fouilles sont effectuées avec plus ou moins de diligence selon l'aéroport. Il est possible de se soumettre à une fouille sans aucun problème un jour, alors que la fois suivante on a des ennuis.

M. Pratte: Je pense que j'aimerais apporter un correctif à une réponse que je viens de donner et pour laquelle je me suis, paraît-il, trompé. J'ai dit que le ministère des Transports ne participait pas. En fait, le ministère fournit le matériel qui nous permet d'effectuer ces fouilles, mais non pas le personnel sinon le personnel de soutien tel que les agents de la GRC, quand les responsables de la fouille ont besoin de leur aide.

Quant au genre de fouilles effectuées, je pense que vous devez avoir raison. Cela varie d'une station à une autre. Les instructions sont les mêmes; cela dépend tout simplement du genre de personnel employé et de la réaction personnelle des responsables.

M. Ellis: Enfin, en ce qui concerne ces instructions, avez-vous maintenant un règlement complet à la suite du Bill C-128? D'autre part, quand ce règlement a-t-il été pour la dernière fois mis à jour et pourrait-on en fournir un exemplaire au Comité?

Le président: C'est une question qui devrait être adressée au ministère des Transports plutôt qu'à M. Pratte.

M. Ellis: Comme vous vous en souviendrez, monsieur le président, nous n'avons pu obtenir de réponse du ministère des Transports.

Le président: Le bill n'avait pas encore été adopté, monsieur Ellis.

M. Vaughan: Je pense qu'il veut parler du règlement qui découle du bill.

M. Pratte: Parlez-vous du règlement découlant du bill?

M. Ellis: Oui.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. A quelle heure allons-nous ajourner?

[*Texte*]

The Chairman: It has been customary for us to adjourn at twelve o'clock, but we could adjourn sooner than that if you want to.

Mr. Pratte: Subject to being corrected, I do not thing the regulations under the bill have been issued as yet, but we have our own internal security instructions.

Mr. Ellis: At the moment, then . . .

The Chairman: This will be your last question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: This is not really a question, Mr. Chairman. I want to get this last thing clarified. At the moment, then, you have no regulations under the bill. You are really working on your own initiative with respect to the effectiveness of the search.

Mr. Pratte: I think that is fair.

Mr. Ellis: Then the bill has really not changed what you have been doing since early this year.

Mr. Pratte: I think we started to do what we are now doing before the bill was passed.

Mr. Ellis: That is my point. It really has not changed since the passing of the bill.

Mr. Pratte: Except, I suppose, that it gives an indication to everyone of the importance of doing the security check. It was a signal, but even before the bill was passed we were already doing the searches we are presently making.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Ellis: I would suggest, Mr. Chairman, that is the only reason we passed the bill, despite all the rush.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, following along on Mr. Ellis' comments, I had the opportunity of coming via Calgary, Regina, Winnipeg, Windsor and Toronto last weekend and I must say that if there was any other way to travel I would not travel that way. For example, I went through Edmonton and I went through Ottawa and Air Canada took care of my luggage so I did not have that for the weekend, except while I was travelling elsewhere, so anything I had was with me, and it was interesting that I went through the check-out at Calgary three times. I finally told the girl, "I will take my coat and pants off and you can goddam well search them, because I am not going through that machine again." I left there with exactly the same junk in my pockets and walked through the one in Toronto with no problem at all. I think it is disgraceful that you do not have more uniformity. You are hiring a gangster outfit in Calgary. I am told that they come from the States and they have a terrible reputation, anyway.

The Chairman: That is a reflection on all us Calgarians.

Mr. Peters: It seems to me that there is no uniformity, not even a remote closeness to uniformity. However, I would like to get to another problem because I am not sure that one can be corrected. I agree that part of it is a personnel problem.

[*Interprétation*]

Le président: Nous ajournons en général à midi, mais nous pourrions ajourner plus tôt si vous le désirez.

M. Pratte: Peut-être que je me trompe, mais je ne crois pas que le règlement découlant du bill ait encore été publié, mais nous avons des instructions internes relatives à la sécurité.

M. Ellis: Pour le moment, . . .

Le président: Ce sera là votre dernière question, monsieur Ellis.

M. Ellis: Il ne s'agit pas réellement d'une question, monsieur le président. Je voudrais que cette dernière chose soit clarifiée. Pour le moment alors, vous n'avez aucun règlement aux termes de ce bill. L'efficacité des fouilles dépend de votre initiative propre.

M. Pratte: Je pense que oui.

M. Ellis: Le bill n'a alors donc en fait rien changé à ce que vous faisiez depuis le début de l'année.

M. Pratte: Je pense que nous avons commencé à faire ce que nous faisions avant que le bill ne soit adopté.

M. Ellis: C'est ce que je veux dire. Rien n'a changé depuis que le bill a été adopté.

M. Pratte: Sinon, je crois, que cela montre à tous l'importance de cette vérification. Il s'agissait d'un signal, mais même avant que le bill ne soit adopté, nous effectuions déjà les fouilles que nous pratiquons actuellement.

Le président: Monsieur Peters.

M. Ellis: Je dirais, monsieur le président, que c'est la seule raison pour laquelle nous avons adopté le bill, malgré toute la hâte.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, à la suite de ce que vient de dire M. Ellis, j'ai eu l'occasion de venir via Calgary, Regina, Winnipeg, Windsor et Toronto la fin de semaine dernière, et je dois dire que s'il était possible de voyager autrement je m'empresserais de le faire. Par exemple, à Edmonton et à Ottawa, Air Canada s'est chargé de mes bagages, si bien que je ne les avais pas pour la fin de semaine, sauf quand je voyageais autre part, donc tout ce que j'avais, je l'avais avec moi, et il est intéressant de noter que je suis passé à Calgary trois fois au contrôle. A la fin j'ai dit au responsable: «Je vais retirer mon manteau et mon pantalon et vous avez intérêt à bien les fouiller car je ne repasserai pas dans cette machine.» Je suis parti de là avec exactement les mêmes choses dans mes poches et je suis passé au contrôle de Toronto sans aucun problème. Je pense qu'il est malheureux qu'il n'y ait pas plus d'uniformité. A Calgary, on embauche un équipement de gangsters. Il paraît qu'ils viennent des États-Unis et que, de toute façon, ils ont une réputation horrible.

Le président: Cette réflexion porte sur nous tous, gens de Calgary.

M. Peters: Il me semble qu'il n'y a aucune uniformité, par le moins du monde. Toutefois, j'aimerais passer à un autre problème car je ne suis pas certain que celui-ci puisse être corrigé. Je suis d'accord que c'est en partie un problème de personnel.

[*Text*]

What inducement was offered to Air Canada to get them out of No. 1 terminal into that mess in No. 2?

Mr. Pratte: There was no inducement, sir.

Mr. Peters: Why did you go? You are the main carrier in Canada and I would think you would have some preference for reasonable facilities, and the facilities at No. 2 are not reasonable.

Mr. Pratte: With respect to the first part of your statement, that is what I would like to think, but maybe that is not the case. I think the problem with terminal No. 1 was that it was just too small.

• 1150

Mr. Blenkarn: It is bigger than Terminal 2.

Mr. Pratte: Maybe we can go into the details.

Mr. Peters: I gather Terminal 2 was set up for charter. As I understand it, when the Ministry of Transport built it, they built it for cargo and then changed their minds and charters were going to land there and then, all of a sudden Air Canada moved into it. I think everybody will agree that it is a terrible proposition.

Mr. Pratte: Terminal 2 was never designed for the charter operation. It was never designed to serve as a hanger. It was designed to serve as a terminal for the international carriers serving Toronto, but as the planning progressed and as time elapsed, and as growth caught up with us, it became apparent that to have a split operation between the two terminals, that is, to have our own international operation out of one terminal and the domestic operations out of another, was not a very good way of doing it. Also, for us to stay in Terminal 1 was not possible because of the reduced number of gates, as well as the advent of the wide-bodied aircraft because you cannot accommodate in Terminal 1 the same number as you can in Terminal 2.

Mr. Peters: This may be all right for the aircraft but it sure as hell is not very good for the passengers.

Mr. Pratte: In other words, Terminal 1 was not designed to accommodate a great number of wide-bodied aircraft.

Mr. Peters: It was designed for passengers and Terminal 2 is not. We were there on Sunday night when Montreal and Ottawa were closed. After much fuss about getting a crew and after having sat on a aircraft for some time, then they cancelled the flight; they did not postpone it.

What I would like to ask you is this. When something like that happens, and I agree it is a major problem when you have both Montreal and Ottawa closed down on Sunday night, why is there no uniformity? You could go from one station to another—when I say station, I am referring to where you have a passenger agent and a gate, and there are also other facilities inside the areas—and nobody had the same story. Some were more efficient in giving you a good story and some were less efficient, but there was no uniformity. For instance, some passengers were taken to hotels, some passengers refused bus transportation downtown; nobody was really given any indication what accommodation was going to be provided for them, and nobody knew whether or not the planes were going to fly. If seems to me the girl punches a question into a computer and it gives her an answer to the question she asked. I presume it does not do any thinking of its own, so

[*Interpretation*]

Qu'a-t-on offert à Air Canada pour le pousser à quitter l'aéroport numéro un pour aller s'installer dans ce fouillis de l'aéroport 2?

M. Pratte: Rien du tout, monsieur.

M. Peters: Alors, pourquoi y êtes-vous allé? Vous êtes le principal transporteur au Canada et je pense que vous préféreriez une installation raisonnable, mais ce n'est absolument pas le cas à l'aéroport numéro 2.

M. Pratte: Pour ce qui est de la première partie de votre affirmation, je serais bien d'accord, mais ce n'est peut-être pas le cas. Je pense que le problème c'est que l'aéroport numéro un était tout simplement trop petit.

M. Blenkarn: Il est plus grand que l'aéroport 2.

M. Pratte: Peut-être devrions-nous entrer dans les détails.

M. Peters: Je pensais que l'aéroport 2 avait été construit pour les vols nolisés. Si je comprends bien, lorsque le ministère des Transports l'a construit, c'était pour les marchandises, puis il a changé d'avis et le destinait aux vols nolisés et ensuite, tout à coup, Air-Canada y déménageait. Je pense que tout le monde sera d'accord pour dire que c'est absolument ridicule.

M. Pratte: L'aéroport 2 n'a jamais été conçu pour les vols nolisés. Jamais pour servir de hangar. Mais pour les transporteurs internationaux desservant Toronto, et au fur et à mesure de la planification et avec le temps, et comme notre croissance prenait un rythme plus rapide, il est devenu tout à fait visible qu'il n'était pas très bon pour nous de diviser nos activités entre les deux aéroports, c'est-à-dire d'avoir notre activité internationale dans un aéroport et les vols intérieurs dans l'autre. En outre, il n'était pas possible pour nous de rester à l'aéroport 1 vu le nombre réduit de portes et l'arrivée sur le marché d'appareils très gros, car nous ne pouvions en mettre autant dans l'aéroport 1 que dans l'aéroport 2.

M. Peters: Peut-être est-ce très bien pour les appareils, mais je suis bien certain que ce ne l'est pas autant pour les passagers.

M. Pratte: En d'autres termes, l'aéroport 1 n'a pas été conçu pour recevoir beaucoup de gros appareils.

M. Peters: Il a été conçu pour des passagers alors que l'aéroport 2 ne l'est pas. Nous y étions dimanche au soir quand Montréal et Ottawa étaient fermés. Après beaucoup d'histoires pour obtenir un équipage et après une certaine attente dans l'avion, on nous a annoncé que le vol était annulé; non pas retardé.

Ma question est la suivante. Quand quelque chose comme cela se produit, et je suis d'accord que c'est un gros problème que d'avoir Montréal et Ottawa fermés un dimanche au soir, pourquoi n'y a-t-il pas d'uniformité? On pouvait aller d'une station à une autre—quand je dis station, je veux dire là où il y a un responsable des passagers et une porte et où il y a d'autres services—et personne ne vous racontait la même histoire. Certains réussissent mieux à vous sortir une bonne histoire que d'autres, mais il n'y a aucune uniformité. Par exemple, certains passagers ont été amenés dans des hôtels, d'autres se sont vu refuser le transport par autobus jusqu'en ville; personne n'a jamais su exactement quel genre de logement allait être prévu, et personne ne savait si nous allions oui ou non nous envoler. Il me semble que lorsqu'on pose une question à un ordinateur, il reçoit la réponse à la question qui lui a été posée. Je pense qu'il n'y a aucune réflexion personnelle, ainsi la

[*Texte*]

the answer you get depends on what you ask it. This resulted in a whole batch of different decisions. There was no uniformity.

Have you given any consideration at all to having someone totally in charge of situations that develop periodically, spring and fall particularly, on a regular basis, who can make decisions and provide a definitive answer to the same question that is being asked by 2,000 people at the same time?

Mr. Pratte: I think you are touching on a very difficult point. Certainly we are giving consideration to that situation, because we do know that it is very annoying to the passengers and we know also that it presents a very serious problem for our employees. Very often it makes their lives miserable. Very often the answer is just not there. Sometimes it is perhaps because somebody may have forgotten to give the answer, which is a human error, and other times . . .

Mr. Peters: They were not aware of what the answer was.

Mr. Pratte: If you want to give me the flight number . . .

• 1155

Mr. Peters: You can take them all, the whole works.

Mr. Pratte: I do not accept that our employees are no better than you have described.

Mr. Peters: I am not suggesting that the employees were at fault. All I am saying is that there was no supervision over making decisions. For instance, no one knew whether any of those flights were going to take off. I was on flight No. 388, I believe, but I do not think the number of the flight matters because there were a number of other flights that were in exactly the same position. No one made an over-all decision. Another thing is that they used this 12.30 curfew. As I understand the curfew, you are talking about hundreds and hundreds of dollars if you have to put people up. As I understand it, it costs $200 to break that curfew when an aircraft . . .

Mr Pratte: No, that is not right. I do not think we can take off from Toronto with a jet after 11 o'clock unless we get permission from MOT. If we are denied permission, we just cannot take off. It has happened that the captain went as far as the end of the runway and he was called back by the tower because permission had not been granted. We do not like that . . .

Mr. Peters: You have a regular flight at 12.05.

Mr. Pratte: It has happened that we have had to interrupt regular flights in Toronto because we would be breaking the curfew in Montreal, or vice versa. This is not something we like.

Mr. Peters: But it seems to me, Mr. Pratte, that it is management that is failing in Toronto, not the staff.

The Chairman: This will be your last question, Mr. Peters.

Mr. Peters: As a matter of fact, we got out at 10.50, or something like that, but nobody knew whether they were going to get out. You put some people in hotels, you sent some by train, some went by bus, and a number of arrangements were made. My suggestion, Mr. Pratte, is that somebody has to be responsible at Air Canada to make the over-all decision, and the decision should be exactly the same for the whole situation. Weather is something that nobody can control. But if you are going to run an effective

[*Interprétation*]

réponse obtenue dépend de la question posée. C'est pourquoi on a eu tout un tas de décisions différentes. Aucune uniformité.

Avez-vous jamais envisagé de confier à quelqu'un l'entière responsabilité des situations qui se produisent périodiquement au printemps et à l'automne en particulier, de façon régulière, pour que des décisions puissent être prises et qu'une réponse ferme puisse être donnée à la même question que posent en même temps 2,000 personnes?

M. Pratte: Je pense que vous touchez là un point très difficile. Il est certain que nous étudions cette situation, car nous savons très bien que c'est très ennuyeux pour les passagers et nous savons également que le problème qui se pose à nos employés est alors très sérieux. Cela leur rend très souvent la vie impossible. Très souvent, il n'y a pas de réponse possible. Il peut arriver aussi que quelqu'un ait oublié de donner la réponse; il est humain de se tromper. A d'autres moments . . .

M. Peters: Le problème c'était que personne ne connaissait la réponse.

M. Pratte: Si vous voulez me donner le numéro du vol . . .

M. Peters: C'est vrai pour tous les vols.

M. Pratte: Je ne crois pas que nos employés soient aussi mauvais que vous dites.

M. Peters: Je ne dis pas que c'est la faute des employés. C'est au niveau de la surveillance qu'il y a un manque. Par exemple, personne ne savait si le vol allait avoir lieu. Je devais prendre le vol 388, si je me souviens bien; de toute façon le numéro du vol importe peu puisqu'il y avait d'autres vols dont les passagers étaient exactement dans la même situation. Il n'y avait pas de décision de prise. Il y a aussi la question du couvre-feu de minuit et demi. Il doit en coûter des centaines et des centaines de dollars pour loger les voyageurs touchés. Passer outre au couvre-feu coûterait $200 . . .

M. Pratte: Ce n'est pas exact. Pour faire décoller un jet de Toronto après 11 heures, il faut la permission du ministère des Transports. Si la permission n'est pas accordée, il n'y a pas d'alternative. Il est déjà arrivé qu'un capitaine se soit rendu jusqu'au bout de la piste de décollage seulement pour se faire dire par la tour de contrôle que la permission lui était refusée. Nous n'aimons pas tellement cela . . .

M. Peters: Il y a un vol régulier qui part à 12 h 05.

M. Pratte: Il est déjà arrivé que nous ayons à interrompre des vols réguliers à Toronto parce qu'ils ne respectaient pas le couvre-feu à Montréal et vice versa. Nous n'aimons pas ça du tout.

M. Peters: De toute façon, monsieur Pratte, il me semble que c'est la direction qui fait défaut à Toronto et non pas le personnel.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Peters.

M. Peters: En fait, nous sommes partis à 10 h 50, ou à peu près, mais personne n'avait pu prévoir l'heure du départ. Il y a toutes sortes d'arrangements de pris dans ces cas-là. Il y a des gens qui sont logés dans les hôtels, d'autres qui sont dirigés vers les autobus, les trains. Je voudrais simplement qu'il y ait quelqu'un de responsable pour Air Canada dans les aéroports, quelqu'un qui sache prendre les décisions qui s'imposent dans telle ou telle situation. Je sais que personne n'a de pouvoir sur les éléments. Cependant, pour

[*Text*]

airline passenger service—and the passengers are not stupid—the passengers have to be given a uniform story and it has to be the same for everyone, and it seemed to me that it was not that way.

It is interesting to note, while you were not flying, that Wardair flew in from Hamilton and came on to Ottawa and there was no problem at all during that period, which raises the question of whether or not your crews are a little too restrictive, because when Wardair was landing here you were flying on and landing in Montreal.

I simply make the suggestion—and it is only a suggestion, Mr. Chairman—that some change be made in the supervision of your total operation at Terminal 2, where you have that kind of an unfortunate situation, so that everybody will be treated in a like manner.

The Chairman: It is a good thing you do not fly west every weekend, Mr. Peters. Your time has completely expired.

Mr. Peters: I fly to northern Ontario, and we have some bad weather there too.

An hon. Member: A motion to adjourn.

The Chairman: I have a number of names on my list and I will read them out: Messrs. McKenzie, Stevens, MacKay and Blenkarn. I see that Mr. Mazankowski is frowning. My list got badly distorted this morning. If you want me to put your name down, I will put it down, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It all depends on where I fit in, Mr. Chairman. I thought I had indicated earlier this morning . . .

The Chairman: The Chair has been very lenient with you . . .

Mr. Mackasey: You can have my place. You missed one side of the table, I think.

The Chairman: I would like to finish with the witnesses from Air Canada this afternoon. Mr. Gibbings of the Canadian Wheat Board is coming this evening, plus Mr. Menzies from Thunder Bay, who is a controller with CTC in the movement of boxcars in and out of Thunder Bay harbour. Both of those gentlemen will be present this evening. I would like to have the Committee exhaustively examine them this evening and, if possible, perhaps even Friday morning. I would like the Committee to meet Friday Morning and we then could go into clause by clause study of the bill, if that is the wish of the Committee. That would certainly be my wish.

Mr. McRae: We will support you on that, Mr. Chairman.

• 1200

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, there really will be just one more session with Air Canada, hopefully.

The Chairman: One more session this afternoon.

Mr. Mackasey: And you would hope that would be the end of the Air Canada witnesses?

[*Interpretation*]

qu'un service-voyageurs vraiment efficace puisse être instauré, et les voyageurs ne sont pas stupides, il faut qu'on leur dise ce qu'il en est et que ce soit la même chose pour tout le monde. Il m'a semblé à quelques occasions que ce n'était pas le cas.

Je souligne que, alors que vos avions devaient rester au sol, Wardair arrivait de Hamilton et est venu à Ottawa, et d'ailleurs sans difficulté aucune, au même moment. Il faut se demander si ce n'étaient pas vos employés qui étaient un peu trop sévères; Wardair atterrissait ici et vous aviez des vols à destination et en partance de Montréal.

La suggestion que je fais, monsieur le président est celle-ci: je suggère qu'il y ait des changements d'apportés au niveau de la surveillance à l'aérogare nº 2 de Toronto, là où se produisent tous ces incidents, pour que tout le monde puisse être traité de la même façon.

Le président: Il est heureux pour vous que vous n'ayez pas à aller dans l'Ouest tous les week-ends, monsieur Peters. Vous avez écoulé votre temps de parole.

M. Peters: Je me rends dans la nord de l'Ontario et le temps n'est pas toujours clément là non plus.

Une voix: Il y a proposition d'ajournement.

Le président: J'ai encore des noms sur ma liste, ceux de MM. McKenzie, Stevens, McKay et Blenkarn. Je voix que M. Mazankowski fronce les sourcils. Ma liste a dû subir toutes sortes de changements ce matin. Si vous voulez que j'inscrive votre nom, monsieur Mazankowski, Je suis prêt à le faire.

M. Mazankowski: Tout dépend où vous l'inscrivez, monsieur le président. Je croyais vous avoir fait savoir ce matin . . .

Le président: La présidence s'est montrée bien patiente avec vous . . .

M. Mackasey: Vous pouvez avoir ma place. Vous aviez oublié un côté de la table, je pense.

Le président: Je voudrais en terminer avec les témoins d'Air Canada cet après-midi. M. Gibbings, de la Commission canadienne du blé, et M. Menzie, de Thunder Bay, qui est le contrôleur de la CCT pour le mouvement des wagons à partir du port de Thunder Bay, seront avec nous ce soir. J'aimerais que les membres du Comité posent toutes les questions qu'ils veulent ce soir, et, s'il y a moyen, vendredi matin aussi. J'aimerais que la Comité se réunisse vendredi matin, et nous pourrions étudier le bill article par article, si c'est le désir du Comité. C'est ce que j'aimerais faire, du moins.

M. McRae: Nous allons vous appuyer, monsieur le président.

M. Mackasey: Monsieur le président, nous aimerions beaucoup avoir une autre réunion avec les représentants d'Air Canada.

Le président: Il y aura une réunion cet après-midi.

M. Mackasey: Et ce sera la dernière réunion avec les représentants d'Air Canada?

[*Texte*]

The Chairman: That is my hope, yes.

Mr. Mackasey: Would you put my name down there?

The Chairman: Yes.

Mr. Mackasey: On the bottom will be fine.

The Chairman: Having said that, we customarily adjourn at 12 o'clock—It is not quite 12 o'clock yet by my watch—but could I caution the Committee to get back here sharp at 3:30 p.m. The Question Period is over at 3:15 p.m., so let us get back here sharp at 3:30 p.m. and get into further examination of Air Canada's operations.

Mr. Poulin: Mr. Chairman, we have been adjourning at the normal hour of 5 o'clock so that we can all make our plans.

The Chairman: I think it is customary for us to attempt to adjourn at 5:30 p.m. A committee must begin at a certain time but anybody can move to adjourn and then we vote on it. We have customarily adjourned at 5:30 p.m. and 12 o'clock.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, because you have indicated you would like to get through with Air Canada this afternoon would it not be a logical suggestion that we sit at least until 12:30 p.m., in light of the number of members that you have on your list?

The Chairman: I have not had a motion to adjourn. I said it is customary that we do adjourn . . .

Mr. McRae: Mr. Chairman, I move we adjourn.

The Chairman: All those in favour of adjourning? All those opposed?

Motion agreed to: yeas, 8; nays, 6.

The Chairman: So we will adjourn until 3:30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1539

The Chairman: Gentlemen, I think we will begin. We do not have a quorum but we probably have enough to begin taking evidence.

Mr. McKenzie, your name is the first on my list. You may proceed.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to pass on some information to Mr. Pratte.

I have had complaints recently from businessmen who import tropical fish, and they never get a live shipment. The shipments come into Toronto by Air Canada and I can give you the more detailed information I have here.

• 1540

In the meantime I have received a document from the Ontario Humane Society and the Animal Welfare Foundation who have done a study into this. They have a series of complaints concerning animals being shipped by air. They have contacted 11 pet stores in the Toronto area and they had the following complaints: first, that the handlers—they mean airline personnel—did not know how to handle the animals; second, that the animals were not crated properly; third, animals did not have proper food or water; four, in winter animals are left on the runway or in drafts; five, airlines are too slow in notifying animal owners that

[*Interprétation*]

Le président: Je l'espère, oui.

M. Mackasey: Voulez-vous bien mettre mon nom sur la liste?

Le président: Oui.

M. Mackasey: Cela va si vous le mettez en bas de la liste.

Le président: Normalement, nous levons la séance à midi, et il n'est pas tout à fait midi, d'après ma montre. Puis-je demander au Comité de revenir à 15 h 30 précises. La période des questions se termine à 15 h 15. Faisons donc l'effort de revenir ici à 15 h 30, afin d'étudier les opérations d'Air Canada.

M. Poulin: Monsieur le président, jusqu'ici, nous levions la séance à 17 h 00, pour que les membres du Comité puissent faire leurs projets pour . . .

Le président: Je crois que nous avions l'habitude de lever la séance à 17 h 30. Il faut qu'un comité commence à l'heure donnée, mais n'importe quel membre du Comité peut présenter une motion pour lever la séance, et nous la mettons au vote. D'habitude, nous levons la séance à 17 h 30 et à midi.

M. Mazankowski: Monsieur le président, étant donné que vous avez dit que vous aimeriez finir d'interroger les représentants d'Air Canada cet après-midi, ne serait-il pas logique de siéger jusqu'à midi trente, puisque vous avez tant de noms sur votre liste?

Le président: On n'a pas présenté une motion d'ajournement. J'ai dit que nous levions la séance d'habitude . . .

M. McRae: Monsieur le président, je propose que nous levions la séance.

Le président: Tous ceux en faveur? Et opposés?

La motion est adoptée: en faveur, 8; opposés, 6.

Le président: Je lève la séance jusqu'à 15 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je crois que nous pouvons commencer; nous n'avons pas le quorum, mais nous sommes probablement assez nombreux pour entendre les témoignages.

Monsieur McKenzie, puisque votre nom est le premier sur la liste, vous avez la parole.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais transmettre à M. Pratte certains renseignements.

J'ai reçu récemment des plaintes provenant d'hommes d'affaires qui importent des poissons tropicaux, et d'après eux, les poissons n'arrivent jamais vivants. Les cargaisons arrivent à Toronto par Air Canada et je peux vous fournir de plus amples détails si vous voulez.

Entre temps, j'ai reçu un document de l'*Ontario Humane Society* et de l'*Animal Welfare Foundation*, qui ont étudié la question. Ces deux sociétés ont reçu une série de plaintes au sujet des animaux qui sont expédiés par voie aérienne. Elles ont communiqué avec 11 magasins d'animaux de la région de Toronto, où elles ont reçu les plaintes suivantes: Tout d'abord, on se plaignait que les manutentionnaires, à savoir le personnel des lignes aériennes, ignoraient comment s'occuper des animaux; deuxièmement, que les animaux n'étaient pas bien logés pour le voyage; troisièmement, qu'on ne leur donnait pas la nourriture ou

[*Text*]

their animals have arrived; six, airlines lose animals much like they lose luggage.

I have discussed this with Mr. Tom Hughes, the General Manager of the Animal Welfare Foundation, and he says they had to go to the Malton airport to supervise the import and handling of animals. They just have to nose their way in there themselves when they know a shipment of animals is coming in. I have written to the Minister of Transport with regard to this problem but I did not receive any satisfactory answers. I can give you a copy of this document from the Humane Society and the other letters I have as well as the memo.

The Chairman: Are you giving them to Mr. Pratte or to the Chairman of the Committee?

Mr. McKenzie: It is for Mr. Pratte's information really.

Mr. Pratte: Thank you.

Mr. McKenzie: It says "airlines" so it is not just Air Canada. They must be included, as well as CP Air or any others, but these are the problems I have had in dealing with Air Canada.

Mr. Pratte, I would like to get some information on Air Canada's new decentralization policies that you announced in early September. You stated then that the policy of decentralization is good business and it makes sense for Canada's national airline to enhance its presence throughout the country. You are also quoted as saying:

> Air Canada also has a responsibility to do what it can to help achieve national unity and decentralization of facilities. This is a move in this direction.

You promised a continuing process of decentralization. Recently, Mr. Richardson, the Minister of National Defence and Mr. Evans, the Minister of Industry and Commerce for Manitoba, announced that they were very hopeful that some of your new aircraft would be maintained and serviced at the Winnipeg air base. I was wondering if you could elaborate on their statements.

Mr. Pratte: If I may refer to what I said in Winnipeg—I am sorry, in Vancouver—because what you have just said I think is in summary what I said in Vancouver when I announced the opening of the new in-flight service training centre. I also said, if I recall correctly, that our first duty was to run as efficient as airline as possible, and secondly, that there were very few opportunities for an airline like us, or for any airline for that matter, to decentralize and that we could not decentralize just for the sake of decentralizing, because there are penalties in terms of efficiency and economics that had to be paid or may have to be paid.

[*Interpretation*]

l'eau nécessaire; quatrièmement, qu'en hiver on laissait les animaux sur le terrain ou dans des couloirs pleins de courants d'air; cinquièmement, que les responsables des lignes aériennes prenaient trop de temps pour avertir les propriétaires des animaux de l'arrivée de ceux-ci; sicièmement, que les lignes aériennes perdaient des animaux tout comme elles perdent des bagages.

J'en ai discuté avec M. Tom Hughes, directeur général de l'*Animal Welfare Foundation*, et d'après lui des représentations de la fondation ont dû se rendre eux-mèmes à l'aéroport de Malton pour superviser l'importationet la manutention des animaux. Ils doivent trouver moyen de se faufiler par eux-mêmes quand ils savent qu'une cargaison d'animaux arrive. J'ai écrit au ministre des Transports à ce sujet, mais sans recevoir de réponses satisfaisantes. Si vous voulez, je puis vous remettre des copies du document que j'ai reçu de la *Humane Society* et des autres lettres, tout comme de la note de service.

Le président: Est-ce que vous les remettez à M. Pratte ou au président du Comité?

M. McKenzie: C'est vraiment pour la gouverne de M. Pratte.

M. Pratte: Merci.

M. McKenzie: Dans le document, il est question de «lignes aériennes», par conséquent il ne s'agit pas uniquement d'Air Canada. Toutefois, cette société doit être incluse également, tout comme CP Air ou n'importe quel autre transporteur aérien, mais j'aurais également quelques problèmes à discuter au sujet d'Air Canada.

Monsieur Pratte, j'aimerais avoir certains renseignements sur les nouvelles politiques de décentralisation que vous avez annoncées pour Air Canada au début de septembre. Vous aviez alors déclaré que la politique de décentralisation est bonne pour les affaires et qu'il est normal qu'une ligne aérienne nationale du Canada étende davantage sa présence dans tout le pays. On rapporte également que vous avez dit:

> Air Canada se doit également de faire son possible pour aider à réaliser l'unité nationale et la décentralisation des installations. Il s'agit là d'un pas dans cette direction.

Vous avez promis qu'il y aurait un processus continu de décentralisation. Tout récemment, M. Richardson, ministre de la Défense nationale, et M. Evans, ministre de l'Industrie et du Commerce du Manitoba, ont annoncé qu'ils espéraient beaucoup voir certains de vos nouveaux appareils continuer d'être entretenus à la base aérienne de Winnipeg. Je me demandais si vous ne pourriez pas dire un mot au sujet de leurs déclarations.

M. Pratte: Si vous le permettez, je vais rappeler les paroles que j'ai prononcées à Winnipeg, ou plutôt, je m'excuse, à Vancouver, car ce que vous venez de dire représente en résumé le discours que j'ai prononcé, à Vancouver pour annoncer l'ouverture du nouveau centre de formation au service en vol. J'ai également dit, si ma mémoire est bonne, que notre première fonction était de fournir un service aérien aussi efficace que possible; et deuxièmement, j'ai dit qu'un très grand nombre de possibilités s'offraient à une ligne aérienne comme la nôtre, ou à toute autre ligne aérienne, du côté de la décentralisation, mais que nous ne pourrions pas procéder à une telle décentralisation uniquement pour le plaisir de la chose, car il est possible que nous ayons à subir certaines fonctions du côté de l'efficacité et du point de vue économique.

[*Texte*]

In response to some of the questions that had been posed to me by some of the reporters there, I repeated what I had said before in Winnipeg when I was there, that there was no big dogma that everything had to be centralized in Toronto or Winnipeg; the location of every facility had to be judged on its own merit depending on the needs of the airline on the one hand and on the greater benefits of the whole of the country on the other hand, keeping in mind all the time that it has to be efficient.

In respect to the comments made by Mr. Richardson regarding the possibility of doing some maintenance work on some Boeing aircraft in Winnipeg, that was news to me. We are quite prepared to sit down, as we have said before, with the various authorities to try to find a way to produce jobs or place facilities elsewhere than in Toronto and Montreal and, certainly, in Winnipeg, for that matter. I think it has to be done within the parameters of the rationalization of the industry that the government has spoken about a number of times. And it certainly has to be done rationally.

• 1545

When I was in Winnipeg a couple of years ago that is precisely what I said to the people that were there including some of the ministers. We just cannot put facilities in one particular location because the mayor of that particular place or the premier of that province wants the facility to be there. That would mean that we would have to put facilities all over the place, depending on who shouts the loudest. So that it has to have some rationale. Certainly we are looking for a solution to the so-called Winnipeg problem and we are prepared to sit with the various authorities and look at the possibilities that exist. But to say that the maintenance work on the 727-200, for instance, is going to go there, I just cannot do. If that is what Mr. Richardson said, I do not know who took the decision.

Mr. McKenzie: All right. Do you feel that Dorval can handle all the new aircraft you are going to be purchasing as well as your present fleet? Can they handle all the maintenance and overhaul?

Mr. Pratte: At the present time the facilities at Dorval are not overutilized. I would say quite the contrary, generally speaking. You also have to keep in mind that we will not have that problem, because of the opening of the new Mirabel international airport. By that I do not want to say that we are closing our minds to locating some facilities elsewhere. We are very conscious of that. If I could resolve the so-called Winnipeg problem in a logical way without hurting the airline, nobody would be happier than I.

Mr. McKenzie: Are you familiar with the Wallace Clarke study done a number of years ago that said that Winnipeg was one of the finest locations for an overhaul base; a maintenance base?

Mr. Pratte: I am not familiar with the details of any study that has been made because the decision to move the base was taken before I took over management of the airline. The only thing I know is that a number of studies were made, all of which concluded that it made economic sense to move the base from Winnipeg to Dorval. But the

[*Interprétation*]

Pour répondre à certaines questions que m'ont alors posées des journalistes, j'ai tout simplement répété ce que j'avais déjà dit à Winnipeg, à savoir qu'aucun grand décret ne disait qu'il fallait tout centraliser à Toronto ou à Winnipeg; l'emplacement de chaque installation devait être déterminé en fonction des besoins de la ligne aérienne d'une part et des avantages supérieurs qui pourraient en résulter pour l'ensemble du pays d'autre part, sans jamais oublier que le service doit demeurer efficace.

En ce qui concerne les observations faites par M. Richardson au sujet de la possibilité de faire faire certains travaux d'entretien des appareils *Boeing* à Winnipeg, c'est la première fois que j'en entends parler. Nous sommes tout à fait disposés, comme nous l'avons déjà dit, à discuter avec les différentes autorités intéressées en vue de tenter de trouver un moyen de créer des emplois ou d'avoir des installations ailleurs qu'à Toronto et à Montéral, et certainement à Winnipeg, en tout cas. Je crois cependant qu'il faut le faire dans le cadre des paramètres de la rationalisation de l'industrie, dont le gouvernement a parlé à plusieurs reprises. De toute manière, il faut le faire de façon rationnelle.

Il y a environ deux ans, c'est exactement ce que j'ai dit à Winnipeg à un groupe de personnes qui comprenait un certain nombre de ministres. Nous ne pouvons tout simplement pas avoir des installations dans un endroit donné uniquement parce que le maire de l'endroit ou le premier ministre de la province le veut. Il nous faudrait alors en avoir un peu partout, du moins dans les endroits d'où les cris nous sont venus les plus forts. Il faut donc agir de façon rationnelle. Nous sommes certainement en train de chercher une solution au soi-disant problème qui existe à Winnipeg et nous sommes disposés à en discuter avec les diverses autorités intéressées, pour examiner les possibilités qui s'offrent à nous! Mais je ne peux tout simplement pas dire que des travaux d'entretien sur les 727-200, par exemple, se feront là-bas. Si c'est ce qu'a dit M. Richardson, j'ignore qui a pris la décision.

M. McKenzie: Très bien. Pensez-vous que Dorval peut desservir tous les nouveaux appareils que vous allez acheter, en même temps que toute votre flotte actuelle? Peut-on y faire tout l'entretien et toute la révision nécessaires?

M. Pratte: Actuellement, les installations de Dorval ne sont pas utilisées à outrance. J'irais même jusqu'à dire que c'est tout le contraire, de façon générale. Il ne faut pas oublier non plus que le probème ne se présentera pas, étant donné l'ouverture du nouvel aéroport international Mirabel. Je ne veux pas dire par là que nous écartons de prime abord l'idée d'avoir des installations ailleurs. Nous y pensons sérieusement. Si je pouvais résoudre le problème de Winnipeg de façon logique sans nuire à notre ligne aérienne, je serais le premier à m'en réjouir.

M. McKenzie: Connaissez-vous l'étude Wallace Clarke, effectuée il y a un certain nombre d'années, et qui concluait que Winnipeg constituait l'un des meilleurs emplacements pour une base de révision et d'entretien des appareils?

M. Pratte: Je ne connais pas les détails des études effectuées, car la décision de déplacer la base a été prise avant mon arrivée à la direction de la ligne aérienne. Tout ce que je sais, c'est qu'un certain nombre d'études ont eu lieu, et que toutes concluaient qu'il était avisé du point de vue économique de déménager la base de Winnipeg à

[*Text*]

decision had been taken when I took over in December, 1968. Agreement had been reached in principle and it was produced in writing later on, in early 1969.

Mr. McKenzie: Mr. Richardson and Mr. Evans are perhaps getting this information from the government. Maybe the government is going to be asking you to send some of the new aircraft or some of your present aircraft to be overhauled at Winnipeg. If the government gives you such a directive will you have to comply?

Mr. Pratte: I do not think I have to comply with any directive. Certainly we want to co-operate. We are the ones that have to suffer with the so-called Winnipeg problem in terms of our image in Winnipeg. I am quite conscious of that. On the other hand, I think some members of this Committee would be the first ones to say, if we did make a move that cost the airline several millions of dollars, that we were not good managers. Then they would be comparing our results with those of the American carriers that do not have these constraints. This is a difficult balance to maintain.

I am not saying that all projections are good forever and you have to believe them to the last cent. Personally, it does not matter to me whether the facilities are Montreal, Toronto, Dartmouth, Winnipeg or Vancouver, so long as it is conducive to the efficient running of the airline and so long as it brings about a better image of Air Canada throughout the country. One has to measure the one against the other.

• 1550

Mr. McKenzie: The reason I asked you that question was because you apparently did not agree with the contract for the galley equipment being awarded to CAE. You said that you could have got this work done much cheaper in Montreal but it still ended up in Winnipeg. That is the parallel I am using.

Mr. Pratte: I do not know where you found that I did not agree with that.

Mr. McKenzie: Right here:

> Politics alleged in contract award. Mr. Baldwin has stated that it will cost us a lot more money to have this work done in Winnipeg . . .

Mr. Pratte: That is a press report. If I remember correctly, there was some galley work awarded to Winnipeg but you have to remember that, under our contract with CAE, we have to give them 100,000 man-hours of work a year in addition to the normal maintenance work of the Viscount aircraft. If I remember correctly, it was in fulfilment of that obligation that we gave them that galley work. In other words, we did commit ourselves, when the base was moved, back in 1968 or early 1969, to give them approximately 100,000 man-hours of work per year from 1971 to 1975, when the contract terminates.

Mr. McKenzie: What future work will you be sending to CAE?

[*Interpretation*]

Dorval. Cependant, la décision était déjà prise quand j'ai assumé mon poste en décembre 1968. Un accord de principe avait été conclu et le texte est paru un peu plus tard, soit au début de 1969.

M. McKenzie: M. Richardson et M. Evans ont peut-être reçu ces renseignements du gouvernement. Peut-être que le gouvernement va vous demander d'envoyer de nouveaux appareils ou certains de vos appareils actuels à Winnipeg pour y être révisés. Si le gouvernement vous donne une telle directive, devrez-vous vous y conformer?

M. Pratte: Je ne me crois tenu de me conformer à aucune directive. Nous sommes certainement disposés à coopérer, car c'est nous qui subissons les effets du problème de Winnipeg, en ce sens que l'image que nous présentons à Winnipeg en souffre. J'en suis pleinement conscient. D'autre part, je crois que messieurs les membres du Comité seraient les premiers à dire que nous ne serions pas de bons administrateurs si nous prenions une mesure qui coûte plusieurs millions de dollars à la ligne aérienne. On comparerait alors nos résultats avec ceux des transporteurs américains qui n'ont pas à fonctionner dans le cadre de telles restrictions. C'est un équilibre qui est difficile à maintenir.

Je ne dis pas que toutes les projections effectuées sont toujours bonnes et que vous devez les croire à 100 p. 100. Pour ma part, cela m'est égal que ces installations soient situées à Montréal, Toronto, Dartmouth, Winnipeg ou Vancouver, à condition qu'elles permettent la gestion efficace de la compagnie aérienne et qu'elles se traduisent par une meilleure image d'Air Canada dans l'ensemble du pays. Il faut tenir compte de ces deux facteurs.

M. McKenzie: Je vous pose cette question parce que vous semblez dire que ce contrat n'aurait pas dû être accordé à la CAE. Vous avez dit que vous auriez pu faire faire ce travail à Montréal pour beaucoup moins cher mais que, néanmoins, c'est Winnipeg qui l'a obtenu. C'était donc un exemple que je donnais.

M. Pratte: Où êtes-vous allé chercher que je n'étais pas d'accord sur ce point?

M. McKenzie: Ici:

> La politique aurait joué pour l'attribution d'un contrat. M. Baldwin a déclaré que cela nous reviendra beaucoup plus cher de faire faire ce travail à Winnipeg . . .

M. Pratte: Il s'agit d'un reportage de presse. Si je me souviens bien, une certaine partie du travail a effectivement été attribuée à une firme de Winnipeg, mais n'oubliez pas qu'aux termes de notre accord avec la CAE, nous sommes tenus de lui accorder 100,000 heures-hommes par an en plus du travail d'entretien normal des avions Viscount. C'est aux termes de cet accord, donc, que ce travail lui a été attribué. En effet, nous nous étions engagés en 1968 ou en 1969, au moment où la base avait été transférée, de lui accorder environ 100,000 heures-hommes par an entre 1971 et 1975, année où le contrat viendrait à expiration.

M. McKenzie: Quels autres travaux allez-vous accorder à la CAE à l'avenir?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I know there have been a lot of communications between our people and CAE. They are now refurbishing some Viscounts and I think there are some seats that they are also refurbishing, but they cannot take all of the work that we might with to give them.

They have some limitations themselves as to the kind of work that they are interested in or capable of doing, without investing huge sums of money; although I must say that to live up to our commitment of supplying them with 100,000 man-hours of work a year probably costs us money. But that is the commitment we made and I am sure that everybody would be very unhappy if we did not live up to that commitment.

Mr. McKenzie: They would like part of Dorval to be moved back there and then everybody would be happier.

Mr. Pratte: I do not know whether that would resolve any problems.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: As Mr. Mackasey is not here, Mr. Stevens is the next questioner.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Pratte, following along our discussion this morning on Wardair, could we go to another deal which, I understand, is not nearly as advanced by any means as Wardair, and I am referring to the proposal put forth by Comstock International and Air Canada for what is called the rationalization of the aerospace industry in Canada.

I have before me, and I believe you have a copy of this, a submission you made to Mr. Arthur of the Department of Industry, Trade and Commerce in which, over your signature and the signature of Mr. Rathgeb of the Comstock International, the statement is made that you and Comstock look forward to working closely with the Department of Industry, Trade and Commerce to bring the proposal to fruition. I was wondering to what degree you have succeeded in bringing this proposal to fruition, as you said on October 29.

Mr. Pratte: If you will allow me, Mr. Chairman . . .

Mr. Stevens: Mr. Chairman, Mr. Pratte, perhaps, has a statement and . . .

Mr. Pratte: No, I do not have a statement, except that I just want to . . .

Mr. Stevens: It is just this: please do not count it against my time.

Mr. Pratte: I will try to be shorter than I was this morning. I just want to say, first, that while one might call that a proposal, in my view and certainly in the view of Comstock, this was nothing but a working document.

If you look at page 2-3 of the document that you have in front of you, you will see that it is clearly set out there that our participation in this proposed venture is, of course, contingent upon such participation conforming with government policy. Now the way this happened is this. We, of course, have contacts occasionally with aircraft components manufacturers. I happened to meet some of them early in the summer and they spoke to me casually about the rationalization of the industry which has been the subject . . .

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous avons été en communication constante avec la CAE. Elle est en train de remettre à neuf plusieurs Viscount et je crois qu'elle est également en train de remettre à neuf un certain nombre de sièges; elle n'est toutefois pas à même d'entreprendre autant de travail que nous lui aurions alors confié éventuellement.

Il existe en effet des limites pour le travail qu'elle peut entreprendre sans procéder à des investissements importants; j'ajouterais toutefois que notre engagement de lui fournir 100,000 heures-hommes par an nous coûtera de l'argent. Mais c'est un engagement que nous avons pris et que nous tenons à respecter.

M. McKenzie: Elle voudrait qu'une partie de Dorval soit transférée là-bas.

M. Pratte: Je ne sais pas si cela résoudrait les problèmes.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Puisque M. Mackasey n'est pas ici, je donne la parole à M. Stevens.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur le président.

A la suite de notre discussion de ce matin au sujet de Wardair, j'aimerais maintenant, si vous le voulez bien, passer à une autre affaire, notamment le projet de Comstock International et d'Air Canada en vue de la rationalisation de l'industrie aérospaciale au Canada.

J'ai ici un exemplaire d'un rapport que vous avez soumis à M. Arthur, du ministère de l'Industrie et du Commerce, rapport signé par vous-même et M. Rathgeb, de Comstock International, dans lequel vous dites que vos deux sociétés s'attendent à travailler en étroite collaboration avec le ministère de l'Industrie et du Commerce en vue de mettre ce projet en œuvre. Je voudrais savoir dans quelle mesure vous êtes prêts à atteindre cet objectif tel qu'il figure dans votre déclaration du 29 octobre.

M. Pratte: Si vous me permettez, monsieur le président . . .

M. Stevens: Monsieur le président, M. Pratte a sans doute une déclaration à faire . . .

M. Pratte: Non, je n'ai pas de déclaration, simplement que je voulais . . .

M. Stevens: Je voudrais que ceci ne soit pas imputé à mon temps.

M. Pratte: J'essaierai d'être plus bref que je ne l'ai été ce matin. Je tiens à souligner, premièrement, que de l'avis aussi bien d'Air Canada que de Comstock International, il s'agit uniquement d'un document de travail.

Ainsi à la page 2-3 dudit document, il est dit clairement que notre participation éventuelle à cette affaire dépend, bien entendu, de la question de savoir si oui ou non elle est conforme à la politique du gouvernement. Voilà ce qui arrive. Nous avons des réunions à l'occasion avec les fabricants des pièces d'avion. J'en ai rencontrés l'été passé et ils m'ont parlé, en passant, de la rationalisation de l'industrie qui a fait le sujet . . .

[*Text*]

• 1555

Mr. Stevens: Could you tell us who you met with?

Mr. Pratte: Yes, people from Canadair. The meeting was not arranged to discuss that but I met them at the reception and we got to talking about rationalization of the industry.

Mr. Stevens: Over the odd drink.

Mr. Pratte: That was before we had a drink. They said that in their view it might be that Air Canada could play a role. Of course I had heard and read about the rationalization of the industry for the past four-and-a-half years or so.

Mr. Stevens: What was the date of this reception?

Mr. Pratte: Somewhere early in the summer. It was very informal.

Mr. Stevens: July?

Mr. Pratte: It was before July. I cannot recall whether it was June or May.

As I thought about it, I suppose I convinced myself that conceptually we might play a role. That was the end of it, if I remember correctly, until Mr. Rathgeb of Comstock International came to see me with Mr. Kearns of Canadair and asked me if, in principle, I would be agreeable to that kind of proposal which, in their view, could bring about a rationalization of the industry at a minimum cost to Air Canada.

Mr. Stevens: What was the date that they came to see you?

Mr. Pratte: Probably a couple of months before this document was presented. The document is dated, I think . . .

Mr. Stevens: October 29.

Mr. Pratte: October. About a couple of months. They had some working papers. I looked at it with Mr. Vaughan and with one of the other officials and it appeared to make some sense to us as a concept. I then agreed to transmit that document in a revised from to the department to find out whether or not this was in conformity with government policy and if government felt that we could play a role, because I understood that the government was interested in rationalizing the industry. This was not a matter of very great importance to me because I consider that our prime role is in air transportation and running a good airline.

However, I felt that if we could play a role, then perhaps we would be of assistance to the country. That was forwarded and I have heard nothing since.

If the government says that they do not feel we should participate in it, I am not going to fight about it. If they feel that it is worth considering, then we can study the matter further and check the figures and find out if, from a business point of view, it makes some sense.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, as you have pointed out, this must conform to government policy. Would you say, subject to that, that it would be Air Canada's recommendation that the government endorse the proposal?

[*Interpretation*]

M. Stevens: Pouvez-vous nous dire qui vous avez rencontré?

M. Pratte: Oui, les représentants de Canadair. La réunion n'avait pas été prévue pour discuter de ce sujet, mais nous nous sommes vus à une réception et nous avons commencé à parler de rationalisation de l'industrie.

M. Stevens: En prenant un verre.

M. Pratte: Avant de prendre un verre. Ils m'ont dit qu'à leur avis, il se peut très bien qu'Air Canada pourrait jouer un rôle. J'avais évidemment entendu parler de la rationalisation de l'industrie et lu des articles pertinents au cours des quatre dernières années.

M. Stevens: A quelle date cette réception a-t-elle eu lieu?

M. Pratte: Au début de l'été. C'était tout à fait sans cérémonie.

M. Stevens: En juillet?

M. Pratte: Avant juillet. Je ne puis me souvenir si c'était en juin ou en mai.

J'y ai pensé, et je suppose que je me suis convaincu moi-même que nous pouvions jouer un rôle. Cela a été tout, si je me souviens bien, jusqu'à ce que M. Rathgeb, de Comstock International, vienne me voir avec M. Kearns, de Canadair, pour me demander si, en principe, je serais d'accord pour ce genre de proposition. D'après eux, cette proposition amènerait la rationalisation de l'industrie et Air Canada n'aurait pas à payer beaucoup.

M. Stevens: A quelle date sont-ils venus vous voir?

M. Pratte: Quelques mois probablement avant que ce document soit présenté. Le document est du . . .

M. Stevens: Du 29 octobre.

M. Pratte: Octobre, alors c'était quelques mois avant. Ils avaient apporté des documents de travail. Je les ai consultés avec M. Vaughan et un autre fonctionnaire et il m'a semblé que cela avait beaucoup de sens comme idée. J'ai alors accepté de transmettre ce document, sous forme révisée, au ministère afin de savoir s'il était conforme ou non à la politique gouvernementale et si le gouvernement croyait que nous pouvions jouer un rôle. Je croyais comprendre que le gouvernement était intéressé à rationaliser l'industrie. Cela n'a pas été une question tellement importante pour moi, parce que je considère que notre rôle principal est le transport aérien et l'exploitation efficace de notre ligne aérienne.

Toutefois, j'ai cru que si nous pouvions jouer un rôle, peut-être pourrions-nous ainsi aider le pays. Le document a été envoyé et je n'en ai pas entendu parler depuis.

Si le gouvernement dit que nous ne devons pas participer, je ne vais pas me battre. S'il croit qu'elle en vaut la peine, par conséquent, nous pouvons étudier la question davantage et vérifier les chiffres pour savoir si ce genre d'affaire a vraiment du sens.

M. Stevens: Monsieur Pratte, comme vous l'avez mentionné, il faut que ce concept soit conforme à la politique gouvernementale. Diriez-vous, par conséquent, que la recommandation d'Air Canada serait que le gouvernement endosse la proposition?

[*Texte*]

Mr. Pratte: No, I am not even prepared to say that. I do not know what other views the government might have.

Mr. Stevens: Subject to them saying: yes, this general concept fits our policy objectives, what would your vote be as of now on behalf of Air Canada?

Mr. Pratte: If the government were to say: that is fine; that seems to make sense to us, then we would go back and study the matter in much greater detail. I would have to form my opinion as to the figures that are there, and then submit the proposal to the board of directors and we would decide if we want to go ahead with it. This entails a great deal of work which I felt was not worth doing until we found out whether the government was interested in Air Canada participating in such a venture.

• 1600

Mr. Stevens: I may read into your remarks then that you are a little more doubtful today then you were on October 29 as to the desirability of this proposal. I think your words were very clear on October 29. You say you look forward to the opportunity of working closely with your department, that is, Mr. Arthur's department, to bring it to fruition. That is the proposal you say you are looking forward to bringing to fruition. Well, I do not think those words convey . . .

Mr. Pratte: That is a letter of trasmittal of a much longer proposal. I think I am not any more doubtful or any more certain that I was at that time. Thiis was just an idea, a concept, and if the government says they do not see Air Canada participating in such a venture, I am not going to fight about it. That is going to be the end. If they tell us maybe we should do something about it, maybe we could assist, then we are going to examine all the numbers there, which are the basis for the forecasts that have been made.

Mr. Stevens: Where in your proposal did you make that clear to Mr. Arthur that this is just a preliminary type of document, and that you feel substantial investigation still has to be done?

Mr. Pratte: There has been between Mr. Arthur and Mr. Vaughan a number of conversations.

Mr. Stevens: Nothing in writing, though.

Mr. Pratte: Nothing that I know of. But basically I think it was understood that this document was only a means to find out whether the government felt we could give assistance. If we cannot give assistance, that is the end of it so far as I am concerned.

Mr. Stevens: I do not want to belabour this point, but if that is the case, why would you have said that you look forward to bringing it to fruition?

Mr. Pratte: If it is in line with government policy, and if it makes sense commercially and on a business basis, then I think we would be remiss in our duty not to be looking forward to bringing it to fruition.

Mr. Stevens: Following what you have said about it making sense commercially, is it not ture that in certain other jurisdictions, existing connections between air carriers and manufacturers have been actually broken up, and it has been required that the airline separate from the manufacturing establishment?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Non, je ne suis pas prêt à le dire. Je ne sais pas quelles sont les vues du gouvernement.

M. Stevens: Si le gouvernement dit «oui, ce concept général répond à nos objectifs», quel serait à ce moment-là votre vote au nom d'Air Canada?

M. Pratte: Si le gouvernement dit «oui, c'est très bien, cette affaire semble avoir du sens», nous pourrions l'étudier en détail. Je devrai me faire ma propre idée concernant les chiffres qui sont là et ensuite les proposer au conseil d'administration. Nous pourrions ensuite décider si nous allons y donner suite. Évidemment, cela suppose beaucoup de travail, un travail que je n'estimais pas nécessaire avant que nous sachions si le gouvernement est intéressé à ce qu'Air Canada participe à une telle entreprise.

M. Stevens: Puis-je donc comprendre, d'après vos commentaires, que vous faites plus de réserves aujourd'hui que vous n'en faisiez le 29 octobre quant à l'avantage de cette proposition? Je crois que vos paroles étaient extrêmement nettes le 29 octobre. Vous dites que vous vous attendez à l'occasion de travailler étroitement avec votre Ministère, c'est-à-dire, avec celui de M. Arthur, pour que ceci se réalise. C'est-à-dire qu'il s'agit de la proposition que vous vous attendez de réaliser. Eh bien, je ne crois pas que ces paroles font comprendre . . .

M. Pratte: Il s'agit d'une lettre d'envoi qui accompagnait une autre proposition beaucoup plus longue. Je ne crois pas que j'ai plus de doutes ou même plus de certitude qu'à cette époque. Ce n'était qu'une idée, un concept, et si le gouvernement dit n'être pas d'accord qu'Air-Canada participe à une telle entreprise, je ne vais pas le contester. Cela y mettra fin. Si le gouvernement nous dit que, peut-être, nous devrions faire quelque chose à ce propos peut-être y aider, alors nous étudierons tous les chiffres qui constituent la base des prévisions qui ont été faites.

M. Stevens: A quel point, dans votre proposition, avez-vous fait comprendre nettement à M. Arthur que ceci n'était qu'un document préliminaire et que vous estimez qu'il y a pas mal de recherches encore à faire?

M. Pratte: Il y a eu entre M. Arthur et M. Vaughan plusieurs entretiens.

M. Stevens: Rien d'écrit?

M. Pratte: Pas à ma connaissance. Pourtant, il était entendu, je crois, que fondamentalement ce document n'était qu'un moyen de découvrir si le gouvernement croyait que nous pourrions donner de l'aide. Si nous ne pouvons pas donner d'aide, c'est la fin de la question, en ce qui me concerne.

M. Stevens: Je ne veux pas trop insister sur ce point, mais, si c'est le cas, pourquoi auriez-vous dit que vous vous attendiez réaliser le projet?

M. Pratte: S'il suit la politique du gouvernement, et s'il est bien fondé du point de vue commercial, je crois que nous négligerions nos devoirs si nous ne prévoyions pas le réaliser.

M. Stevens: D'après ce que vous avez dit à propos du bien-fondé commercial, n'est-ce-pas vrai que, dans d'autres domaines, des liens entre des transporteurs aériens et des fabricants ont été rompus, et qu'on a exigé que les lignes aériennes se séparent des fabricants?

[*Text*]

Mr. Pratte: I think it is true that in the U.S. there is very strict control over the interest that airlines may have in other types of business.

Mr. Stevens: For example, United at one time was connected with Boeing and they were required to sever their relationship.

Mr. Pratte: I do not know about that. But in matters of interconnecting directorships it is extremely strict.

Mr. Stevens: Would you agree that many air authorities have found that there is a risk in allowing an airline to be connected with a manufacturer from a safety standpoint?

Mr. Pratte: I am not aware of that. I do not think I would necessarily agree.

Mr. Stevens: You are not aware that these are the reasons that have been given in other jurisdictions for requiring a separation between manufacturing and the actual carrier.

Mr. Pratte: No, I am not aware of that.

Mr. Stevens: Could you check with your officials if they are aware of that?

Mr. Pratte: We are checking now, sir. I am not aware of it.

Mr. Stevens: One of the points just above your reference to government policy on page 23 of the submission said the proposal has been made upon the presumption that Canada as an industrialized nation requires a healthy aerospace industry. It goes on to elaborate. What is the basis of that presumption?

Mr. Pratte: I suppose the basis of the assumption is the numerous statements made over the years by members of various political parties. If we do not require a healthy aerospace industry, there is no point in trying to rationalize the industry at all; let us forget about the industry. If it is in Canada's interest to have a good industry of that nature, I suppose all of us should try to do something. That does not mean that Air Canada has to be involved, but something should be done. According to the papers and to the reports that one reads, it would appear that the industry is in need of being rationalized; whether it is true or not I do not know.

• 1605

Mr. Stevens: If you get into the big-plane side you are dealing with very, very large stakes. Correct me if I am wrong, but I understand, for example, that to bring their DC-10 into operation in a sales sense, Douglas expended, or had a net high-point cash flow or cost of about $1.5 billion. Boeing, with their comparable aircraft, estimate that they will probably have to make 400 sales before they break even. Is this not a pretty significant kind of large-scale financing to be attempting to rationalize?

Mr. Pratte: I think there is a difference; you are talking about the manufacture of complete aircraft. Certainly you are quite right to say that this is all much too big for Canada to swallow. I am sure that their proposal never envisaged that. It rather envisaged the manufacture of aircraft components, and of smaller types of aircraft, which are now being manufactured at De Havilland in Toronto. They do not require investments of the magnitude that you have just described.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je crois que ce n'est vrai qu'aux États-Unis, où il y a des contrôles très rigides en ce qui concerne les intérêts que les lignes aériennes pourraient avoir dans d'autres types d'entreprise.

M. Stevens: Par exemple, à une certaine époque, *United* avait des liens avec *Boeing*, et on les a fait rompre leurs attaches.

M. Pratte: Je ne suis pas au courant. Pourtant, quant aux directorats liés, les normes sont extrêmement rigides.

M. Stevens: Seriez-vous d'accord que beaucoup d'autorités de lignes aériennes ont trouvé qu'il est risqué de permettre à une ligne aérienne d'avoir des liens avec un fabricant, du point de vue de la sécurité?

M. Pratte: Je ne suis pas au courant de cette question. Je ne crois pas que je serais nécessairement d'accord.

M. Stevens: Vous n'êtes pas au courant que ce sont les motifs qui ont été invoqués, dans d'autres domaines, pour exiger une séparation entre le fabricant et le transporteur.

M. Pratte: Non, je ne suis pas au courant.

M. Stevens: Pourriez-vous vérifier avec vos fonctionnaires s'ils en sont au courant?

M. Pratte: Nous vérifions maintenant, monsieur. Je ne suis pas au courant.

M. Stevens: Juste avant votre commentaire sur la politique du gouvernement, à la page 23 du mémoire, il est écrit que la proposition a été faite parce qu'on présumait que le Canada, en tant que pays industrialisé, avait besoin d'une industrie aérospatiale très saine. Sur quoi est fondé cette supposition?

M. Pratte: Je crois que la supposition est fondée sur les nombreuses déclarations faites au cours des années par des députés des divers partis politiques. Si nous n'avons pas besoin d'une industrie aérospatiale saine, il n'y aura aucun besoin d'essayer de rationaliser l'industrie; oublions l'industrie. Si c'est dans l'intérêt du Canada d'avoir une bonne industrie de cette nature, je crois que nous devrions tous essayer de faire quelque chose. Ceci ne veut pas dire qu'Air Canada doit participer, mais quelque chose doit être fait. D'après les journaux et les rapports qu'on lit, il semblerait que l'industrie a besoin d'être rationalisée. Je ne sais pas si c'est vrai ou non.

M. Stevens: S'il s'agit d'appareils géants, les intérêts en jeu sont très importants. Corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois comprendre, par exemple, qu'afin de mettre ses DC-10 en fonctionnement du point de vue des ventes, Douglas a dépensé à peu près 1.5 milliard de dollars, ou avait, à l'égard du prix de revient, une capacité de financement nette de cet ordre. Avec des appareils comparables, Boeing calcule qu'il va lui falloir probablement faire 400 ventes avant de rentrer dans ses frais. C'est un genre de financement d'envergure et imposant à essayer de rationaliser, n'est-ce pas?

M. Pratte: Je crois qu'il y a une différence; vous parlez de la fabrication d'un appareil entier. Vous avez certainement raison de dire que c'est beaucoup trop à absorber pour le Canada. Je suis certain que la proposition n'allait jamais jusque là. Elle envisageait plutôt la fabrication de pièces détachées d'appareils, et aussi d'appareils plus petits que fabrique maintenant De Havilland à Toronto. Cela ne nécessite pas les placements importants que vous venez de décrire.

[*Texte*]

In my view, there is no question that in Canada we could not justify launching into the manufacturing of aircraft like the VC-10, the 1011 or the Boeing 747. It requires so much money now, that even private enterprise in other countries cannot do it at times without some kind of government guarantee, or even government investment.

Mr. Stevens: Would you suggest that you are hoping to rationalize two components: Canadair, and De Havilland? I see that there is a selling price of $22 million put on Canadair; do you know what the earnings are for Canadair?

Mr. Pratte: We have that, but I do not have it with me. This is really nothing but a working paper; whether this selling price that Canadair has put—you know, that part of those assets—I am not prepared to say is the price that one should be paying for it.

Mr. Stevens: And similarly when reference is made to the purchase of De Havilland?

Mr. Pratte: I am not prepared to say whether this is the right price. In the case of De Havilland, I think there is an option on the part of the government.

Mr. Stevens: In the case of De Havilland, the selling price is $25 million. When you say you are not prepared to say that those are necessarily the prices, this gets very confusing to me. Most proposals put before businessmen are fairly definitive; they may be altered. Here the government is being asked to consider an investment of $19.2 millions. That, I take it, is fairly definitive. I would have presumed that there is not necessarily finality in pricing, but that there is a reasonably good guess as to what selling prices are going to be affixed.

Mr. Pratte: I call your attention to page 54, where it says that the plan has been devised by Comstock International Limited and Air canada to achieve the foregoing objectives. However, in preparing the plan the parties did not wish to approach General Dynamics and Hawker Siddeley formally without the prior knowledge and approval of the federal government. In effect, so far as I know there have been no direct negotiations between ourselves and General Dynamics in the States and Hawker Siddeley.

• 1610

Mr. Stevens: Yes, but I think your reference, Mr. Pratte, confirms what I am saying. What you are saying is that these are the prices you threw in. If they are your prices, presumably they are low compared with the prices that General Dynamics and Hawker Siddeley may eventually say to you are an actual fair market price. What I am finding a little confusing is why you would be putting a proposal to Mr. Arthur mentioning two prices that, as you point out, are really your prices, suggesting that the government at least consider putting $19.2 million into this deal, and then you come and tell us, well, of course, those over-all prices of $47 million are maybe not accurate. And as I read the facts, they are probably not accurate in the low sense.

Mr. Pratte: I do not know whether or not they are accurate on the low side but this document . . .

[*Interprétation*]

A mon avis, il n'est pas douteux qu'au Canada nous ne pourrions nous justifier de nous lancer dans la fabrication d'appareils comme le DC-10, le 1011 ou le Boeing 747. Cela requiert tellement d'argent à l'heure actuelle que même l'entreprise privée dans d'autres pays ne peut parfois le faire sans une garantie ou même une mise de capitaux de la part du gouvernement.

M. Stevens: Suggérez-vous que vous espérez rationaliser deux composants: Canadair et De Havilland? Je vois qu'on assigne à Canadair un prix de vente de 22 millions de dollars; connaissez-vous les revenus de Canadair?

M. Pratte: Nous les avons, mais je ne les ai pas avec moi. Ce n'est qu'un document de travail; quant au prix de vente que Canadair a fixé—et vous savez que c'est sur cette partie des avoirs—je ne suis pas prêt à dire que c'est le prix qu'on doit payer.

M. Stevens: Et lorsqu'on parle de l'achat de De Havilland, c'est la même chose?

M. Pratte: Je ne suis pas prêt à dire si c'est le bon prix. Dans le cas de De Havilland, je crois qu'il y a une option de la part du gouvernement.

M. Stevens: Dans le cas de De Havilland, le prix de vente est de 25 millions de dollars. Lorsque vous déclarez que vous n'êtes pas prêt à dire que ce sont nécessairement les prix, je deviens tout confus. La plupart des propositions qui sont faites aux hommes d'affaires sont assez définitives; elles peuvent être modifiées. Ici, on demande au gouvernement de considérer un placement de fonds de 19.2 millions de dollars. Je crois comprendre que ceci est assez définitif. J'aurais présumé que les prix ne sont pas nécessairement définitifs, mais il est assez facile de deviner les prix de vente qui seront assignés.

M. Pratte: J'aimerais diriger votre attention à la page 54, où il est dit que le projet a été préparé par *Comstock International Limited* et Air Canada en vue des objectifs précités. Cependant en préparant le projet, les intéressés n'ont pas voulu contacter *General Dynamics* et *Hawker Siddeley* de façon formelle sans que le sache et l'approuve au préalable le gouvernement fédéral. En effet, à ma connaissance, il n'y a pas eu de négociations directes entre nous et *General Dynamics* aux États-Unis, et *Hawker Siddeley*.

M. Stevens: Oui, mais je crois que ce que vous avez dit, monsieur Pratte, appuie ce que je suis en train de dire. Ce que vous dites est que ce sont les prix que vous avez suggérés. S'ils sont vos prix, je peux conclure qu'ils sont plus bas que les prix que *General Dynamics* et *Hawker Siddeley* pourraient fixer par la suite comme juste valeur marchande. Ce qui me confond un peu c'est la raison pour laquelle vous soumettriez à M. Arthur une proposition qui ferait mention de deux prix qui, comme vous le dites, sont en effet vos prix, et qui suggérerait que le gouvernement pourrait du moins envisager la possibilité d'un apport de 19.2 millions de dollars à cette transaction. Par la suite, vous venez ici nous dire que, bien sûr, les prix globaux de 47 millions de dollars ne sont peut-être pas exacts. Je ne peux que conclure qu'ils ne sont probablement pas exacts dans le bon marché.

M. Pratte: Je ne sais pas si, oui ou non, ils sont exacts dans le bon marché, mais ce document . . .

[*Text*]

Mr. Stevens: General Dynamics and Hawker Siddeley are surely not going to say they will sell it to you for less.

Mr. Pratte: Yes, but maybe some verifications have to be made as to the value of the assets that are included, in the same way that in the case of Wardair we examined the balance sheet and the assets.

Mr. Stevens: All right.

Mr. Pratte: This proposal was not supposed to leak, in effect there was a leak. This was supposed to be confidential, not even a proposal working document to the government to find out whether they were interested in that kind of approach. In order to get a reaction from the government, it was felt that we had to make certain assumptions. We could not very well go to the government without having any numbers. So these numbers were put together under the assumption that they were realistic.

Mr. Stevens: Could you help me in this way, Mr. Pratte?

The Chairman: Last question, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Could you give me a rough approximation, if you do not have the specific figures, as to what in fact were the earnings in the last fiscal year for Canadair and for de Havilland?

Mr. Pratte: I do not have that. It is not because I do not want to give them.

Mr. Stevens: Are they available to us? I would just like to know the basis on which you used the $22 million valuation and the $25 million valuation.

Mr. Pratte: I will have to provide that information to you through the Chairman. I do not have it here.

The Chairman: Mr. Mackasey, did you . . .

Mr. Stevens: You may put me on the rerun again, Mr. Chairman.

Mr. Mackasey: I was just wondering if we could have a copy of the document that we are discussing.

Mr. Pratte: It is not confidential anymore.

Mr. Mackasey: No, but we could follow the objective debate if we knew what it was all about.

The Chairman: If Mr. Vaughan and Mr. Pratte have an extra copy I suppose.

Mr. Pratte: I have no objection to parting with my copy.

Mr. Mackasey: We will give it back to you, I am sure.

The Chairman: Mr. MacKay is the first one on my list.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I would like very briefly to cover three or four topics, and I will try to be brief.

Mr. Pratte, just in passing on this STOL program, assuming that this program may go forward—there has been a lot of discussion about it—could you indicate whether Air Canada will have any input into this? Will it be under your auspices, under your administrative control or can you say?

[*Interpretation*]

M. Stevens: *General Dynamics* et *Hawker Siddeley* ne vont sûrement pas dire qu'ils vous le vendront à un prix inférieur.

M. Pratte: Oui, mais peut-être doit-on faire quelques vérifications quant à la valeur des avoirs qui sont compris, de la même manière que, dans le cas de Wardair, nous avons étudié le bilan et les avoirs.

M. Stevens: Très bien.

M. Pratte: Cette proposition n'était pas censée être connue. En effet, il y a eu une fuite. C'était censé être confidentiel, sans même un document de travail à soumettre au gouvernement afin de voir si on s'intéressait à l'amorce. Afin d'obtenir des réactions de la part du gouvernement, nous avons jugé bon de faire quelques hypothèses. Nous n'aurions pas pu aller consulter le gouvernement sans avoir des chiffres. Ainsi, on a établi des chiffres en supposant qu'ils étaient réalistes.

M. Stevens: Pourriez-vous m'aider de cette manière, monsieur Pratte?

Le président: Dernière question, monsieur Stevens.

M. Stevens: Pourriez-vous me dire, de façon très approximative, si vous n'avez pas les chiffres exacts, quels étaient les revenus de Canadair et de De Havilland pour l'année financière écoulée?

M. Pratte: Je ne les ai pas. Ce n'est pas parce que je ne veux pas vous les donner.

M. Stevens: Est-ce qu'ils sont disponibles? J'aimerais tout simplement connaître la base sur laquelle vous avez établi la valeur estimative de 22 millions de dollars et de 25 millions de dollars.

M. Pratte: Je devrai vous fournir ces renseignements par l'intermédiaire du président. Je ne les ai pas ici.

Le président: Monsieur Mackasey, aviez-vous . . .

M. Stevens: Vous pourrez inscrire mon nom pour le prochain tour, monsieur le président.

M. Mackasey: Je me demandais tout simplement si nous pourrions avoir un exemplaire du document dont nous discutons.

M. Pratte: Il n'est plus confidentiel.

M. Mackasey: Non, mais nous pourrions suivre le débat pertinent si nous étions au courant de quoi il s'agit.

Le président: Si M. Vaughan et M. Pratte ont des exemplaires supplémentaires, je crois bien.

M. Pratte: Je peux vous donner mon exemplaire.

M. Mackasey: Nous allons bien vous le rendre.

Le président: Monsieur MacKay est le premier sur ma liste.

M. MacKay: Monsieur le président, j'aimerais poser des questions très brièvement sur 3 ou 4 sujets, et je vais essayer d'être bref.

Monsieur Pratte, en ce qui concerne le programme ADAC, si nous supposons que ce programme va être poursuivi—et il y a eu beaucoup de discussions là-dessus—pourriez-vous me dire si Air Canada vas y jouer un rôle? Procédera-t-il sous vos auspices, relèvera-t-il de la compétence de votre administration? Pouvez-vous me le dire?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I hope so, but the definite answer is that i do not know.

Mr. MacKay: I see.

Mr. Pratte: I think the reason we did participate in this is twofold, really. This is a new development and I think we have been in the forefront of the new developments. Secondly, if it is going to be successful, I think we should have a part of the action. Whether or not government policy would allow us to do that I just do not know.

Mr. MacKay: It is still a little too early for you to give any definitive answers. Is that what you are saying?

Mr. Pratte: Yes, except that I believe that if it is successful, we should in effect be operating it because this is going to take traffic away from us that would move in the conventional airplanes.

Mr. MacKay: Thank you. Now I am curious again about the proposed head tax. Since the last time we discussed it, has the government through the Minister of Transport or any other source given you any guidance or suggested administrative format for any of the guidelines or procedures in collecting or administering this particular tax?

• 1615

Mr. Pratte: We have been officially informed that this charge would be levied by a letter that was addressed to the President of Air Canada dated December 6 and which was received in Montreal on December 11. That was the official communication.

Mr. MacKay: But I gather it has been . . .

Mr. Peters: Was that sent by airmail?

Mr. Pratte: I thought it was sent by rail!

Mr. MacKay: Mr. MacMillan would not like that.

Mr. Pratte: There have been a number of meetings between the officials of the air carriers and the officials of the department, and I think it is fair to say that there has been no definite conclusion on how this is going to be administered.

It would appear that the administration of the proposed tax or levy could be quite a bit more complex than was originally anticipated and expected, because it seems quite clear now that it is intended that the tax be levied against the airlines, so it is not going to be a head tax in the usual sense of the word. It is not going to be the kind of tax that one pays as one leaves the terminal to board an aircraft, as one does out of Barbados, or out of Paris, as one used to do some years ago.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Pratte. I would really like to pursue this with you, but there are certain time restrictions.

Mr. Mazankowski: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

What would the administrative impact on your airline be from the standpoint of administering this thing? Would it mean the hiring of additional people?

[*Interprétation*]

M. Pratte: J'espère que oui, mais la réponse définitive est que je ne sais pas encore.

M. MacKay: Ah bon.

M. Pratte: Je crois qu'il y a deux raisons pour lesquelles nous avons participé à ce programme. C'est quelque chose de nouveau, et je crois que nous avons toujours été les pionniers des nouveautés. Deuxièmement s'il est appelé a réussir, je crois que nous devrions participer à l'entreprise. Je ne sais pas si la politique du gouvernement va nous permettre de le faire.

M. MacKay: C'est un peu trop tôt pour que vous puissiez nous donner des réponses définitives. C'est ça que vous voulez dire?

M. Pratte: Oui, sauf que je crois que s'il est une réussite, nous devrions l'exploiter, parce qu'il va nous enlever un certain nombre de passagers qui, normalement, voyageraient dans des appareils conventionnels.

M. MacKay: Merci. Maintenant, je m'intéresse à la taxe d'aéroport personnelle. Depuis que nous en avons discuté, le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère des Transports ou d'un autre Ministère, vous a-t-il donné des directives ou proposé une formule administrative pour la perception ou l'administration de cette taxe?

M. Pratte: Nous avons été officiellement avisés par une lettre en date du 6 décembre, adressée au président d'Air Canada et arrivée à destination à Montréal le 11 décembre, que ce montant serait perçu.

M. MacKay: Je pensais que . . .

M. Peters: La lettre a-t-elle été envoyée par avion?

M. Pratte: Je pensais qu'elle avait été envoyée par chemin de fer!

M. MacKay: M. MacMillan ne serait pas content.

M. Pratte: Il y a eu plusieurs réunions entre les représentants des sociétés aériennes et les fonctionnaires du Ministère, mais, toutefois, on n'est pas encore arrivé à une conclusion sur les modalités de perception.

Il semblerait en effet que ces modalités soient bien plus complexes que prévu à l'origine, car il apparaît actuellement que cette taxe sera imputée aux compagnies aériennes, donc qu'il ne s'agira pas d'un impôt personnel dans le sens habituel du mot. Cela ne sera pas une taxe que l'on paiera au moment de monter en avion, comme cela se faisait il y a quelques années à la Barbade ou à Paris.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur Pratte. Je voudrais pouvoir poursuivre cette question, mais le temps court.

M. Mazankowski: Pourrais-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Quelles seraient les répercussions administratives de cette mesure? Est-ce que vous serez obligés d'engager du nouveau personnel?

[*Text*]

Mr. Pratte: I will give you an example. Originally the charge was to apply from point of origin, on-line or interline, connecting point and stop-over point. In other words, every time you changed airplanes, whether you were a connecting passenger or not, the airline would have to pay the charge, so if you took a connecting flight from Calgary to Toronto and then to Ottawa, the airline would have to pay the tax twice. That was the original announcement. That was changed so that if you were a connecting passenger only one charge was levied against the airline.

One of the numerous administrative problems is that no one has statistics that will permit us to precisely determine the number of connecting passengers and those that are not connecting. It would cost us a substantial amount of money to supply that information to the government, and similarly with the other carriers because all the coupons are not checked individually. A spot check is made. The government has data on the number of passengers that are boarding the aircraft but they do not know precisely how many of those people are connecting passengers and how many of them originate at point A as compared to point B. Apparently that is just one of the very small administrative difficulties that arise.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, with respect to statistical information, if I may, I would like to put on the record certain requests for information that I have written out—I would pass you this slip but you would never be able to read my writing—and if some of this information is too difficult to obtain, I will understand, but I would like to put it on the record.

I would like to know, and you can supply me with it later, how many revenue passengers, if you want to use that word, how many paying passengers were boarded by Air Canada in 1972 on Air Canada scheduled domestic flights; on Air Canada scheduled international flights originating in Canada; on Air Canada domestic charters; on Air Canada international charters; on other domestic airlines for whom Air Canada has provided services, such as EPA or PWA and, lastly, on other international airlines originating in Canada, such as Econair, Wardair, Aeroflot, Swiss Air, and so on. You can perhaps sort that out later. Also in the realm of information, could you let us know the precise status on the procedures that are followed at the Vancouver terminal vis-à-vis passengers who come in from Seattle. I want to know how their status is different from Canadian domestic passengers in so far as providing parking services such as taxis, and so on, is concerned. I would simply like to leave that on the record.

• 1620

Again, because of the time, I would like to ask you something that I do not think has been covered so far. Perhaps other Committee members are far more knowledgeable about this. I refer to the insurance aspect of Air Canada. Again, this may not be entirely within the purview of what you would be expected to answer, but there have been questions raised in the House of Commons and from time to time in other areas about that very bad crash involving several fatalities in Toronto a couple of years ago now.

It has been alleged, for example, there have been delays in settling the insurance details which has resulted in the estates of the deceased passengers not being closed. For the

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je vais vous donner un exemple. A l'origine, la taxe devait s'appliquer chaque fois qu'un passager changeait d'avion, si bien que si on prenait une correspondance de Calgary à Toronto pour se rendre à Ottawa, la compagnie aérienne était obligée de payer la taxe deux fois. C'est ce qui figure dans la déclaration originale. Ceci a maintenant été modifié de façon à ce que les passagers prenant des correspondances ne paient la taxe qu'une fois.

Une des difficultés c'est que nous n'avons pas de statistiques nous permettant de déterminer avec précision le nombre des passagers prenant des correspondances et de ceux qui n'en prennent pas. Cela nous coûterait assez cher de fournir ce genre de renseignements au gouvernement, et la même chose est vraie des compagnies aériennes, vu que les billets d'avion ne sont pas vérifiés individuellement. Les gouvernements possèdent des renseignements sur le nombre de passagers prenant les avions, mais ils ne savent pas quelle est la proportion de passagers qui prennent des correspondances et quel est le nombre de départs à partir de tel endroit par rapport à tel autre. Ce n'est qu'une des difficultés administratives qui se posent.

M. MacKay: En ce qui concerne les renseignements statistiques, j'aimerais faire verser au compte rendu certaines demandes de renseignements que j'ai rédigées, même s'il était trop difficile d'y répondre.

J'aimerais savoir, notamment, quel est le nombre de passagers payants qui ont emprunté les lignes d'Air Canada en 1972 sur les vols intérieurs; le nombre de passager empruntant Air Canada pour des vols internationaux réguliers, et ce à partir d'un aéroport canadien; le nombre de passagers sur les vols nolisés intérieurs; le nombre de passagers sur les vols nolisés internationaux d'Air Canada; le nombre de passagers empruntant d'autres compagnies aériennes canadiennes quand Air Canada fournit un certain service, telles la EPA ou la PWA; et enfin, le nombre de passagers empruntant les vols de compagnies internationales au départ du Canada, telles Econair, Wardair, Aeroflot, Swiss Air, etc. Pouvez-vous également me fournir des précisions concernant les procédures appliquées à l'aéroport de Vancouver pour les passagers arrivant de Seattle? J'aimerais savoir en quoi leur traitement diffère de celui des passagers canadiens voyageant sur les lignes intérieures, notamment en ce qui concerne les endroits de stationnement, les taxis etc. Je tenais à ce que cela figure au compte rendu.

Je voudrais parler d'un sujet qui n'a pas encore été soulevé je pense. Peut-être que les autres membres du comité en connaissent plus long que moi. Je veux parler de l'assurance à Air Canada. C'est peut-être encore un sujet auquel vous ne vous attendez pas, mais on a soulevé de temps à autre à la Chambre des questions concernant l'écrasement d'un avion où il y a eu de nombreuses personnes tuées à Toronto il y a quelques années.

On a prétendu, par exemple, qu'il y avait eu des retards dans le remboursement de l'assurance ce qui fait que les successions des passagers décédés n'étaient pas réglées.

[*Texte*]

general information of the Committee could you let us know something about the insurance procedures of Air Canada?

I believe, sir, you are your own insurers. You are a large enough company that you do not pay insurance premiums.

Mr. Pratte: Since, I think, 1969 Air Canada has carried insurance. We are no longer our own insurers.

Mr. MacKay: That is interesting.

Mr. Pratte: So we pay premiums. We are insured with Lloyds and some American companies, and we get quotations. So we are insured with normal outside insurance companies.

Mr. MacKay: Do not such large carriers as Air Canada in many cases, once they reach a certain size, because of savings and the fact they have a good safety record, act as their own insurers?

Mr. Pratte: I will provide you with as precisely detailed information as I can, but my knowledge now is that certainly most of the American carriers and many of the European carriers are not totally self-insured. What happens is that the deductible, in cases of the big big American companies, are higher than in our case. In other words, while we may insure the total amount of our third-party liability and the total amount of the hull on a 747, a company like United may have a deductible of a million dollars in one case or maybe $5 million in another. But most companies, as far as I know, are insured and pay premiums. But I will provide you with further information on that.

Mr. MacKay: Then would not a fairly high percentage of your operating expenses be for insurance? Premiums would be a substantial item.

Mr. Pratte: It is substantial but it is not one of the most substantial.

Mr. MacKay: I know.

Mr. Pratte: It is a substantial amount, but I think the reason we are not self-insured is the tremendous amount of physical loss and liability in the case of a major accident.

Mr. MacKay: Is the Warsaw Convention still followed regarding the limits you are required to carry on international flights? Is it roughly $75,000 . . .

Mr. Pratte: It has been amended a number of times and, to be perfectly frank, it has become so complex and complicated that I have lost track of it. But there are a number of international conventions, the purpose of which is to establish an amount, . . .

Mr. MacKay: I realize that.

Mr. Pratte: . . . which I think has been increased recently.

Mr. MacKay: But from the point of view of the travelling public and for their information, is it fair to say that this amount, whatever it is, is not necessarily theirs, or their estates, as a matter of right, and each individual case must be looked at? In other words, if a person's status is such that he has no dependents or that he is no great loss in the eyes of the law because he has no young children or no widow, or he is an old man, a young child or what-have-

[*Interprétation*]

Pourriez-vous nous dire, pour notre gouverne, quelles sont les procédures d'Air Canada en matière d'assurance.

Je crois, monsieur, que vous êtes vos propres assureurs. Vous êtes une compagnie importante et vous ne payez pas de prime d'assurance.

M. Pratte: Depuis 1969, Air Canada est assurée. Nous ne sommes plus nos propres assureurs.

M. MacKay: C'est très intéressant.

M. Pratte: Par conséquent, nous payons des primes d'assurance. Nous sommes assurés avec Lloyds et d'autres sociétés américaines de qui nous obtenons des prix. Par conséquent, nous sommes assurés avec des compagnies d'assurance normales de l'extérieur.

M. MacKay: Des transporteurs aussi importants qu'Air Canada n'agissent-ils pas pour leurs propres assureurs, à cause de leurs épargnes du fait que leur dossier de sécurité est bon?

M. Pratte: Je vais vous donner des renseignements plus précis que possible, mais je crois que la plupart des transporteurs américains et beaucoup de transporteurs européens ne s'assurent pas complètement eux-mêmes. Ce qui arrive c'est que la clause déductible dans le cas des très grosses compagnies américaines est beaucoup plus élevée que dans notre cas. Autrement dit, nous pouvons assurer le montant total de notre responsabilité au tiers et la somme totale du fuselage d'un 747, mais une société comme *United* aura une clause déductible de 1 million de dollars dans un cas ou peut-être de 5 millions de dolars dans un autre. La plupart des sociétés, autant que je sache, sont assurées et paient des primes d'assurance. Mais je pourrais vous fournir plus de renseignements si vous voulez.

M. MacKay: Est-ce que les assurances ne constituent pas un pourcentage élevé de vos dépenses d'exploitation? Les primes doivent être très importantes.

M. Pratte: Cela représente une partie importante, mais ce n'est pas la plus élevée.

M. MacKay: Je sais.

M. Pratte: Le montant est fort, mais la raison pour laquelle nous ne nous assurons pas nous-mêmes c'est que la perte physique et la responsabilité dans le cas d'un accident majeur sont énormes.

M. MacKay: La convention de Varsovie est-elle toujours observée quant aux sommes maximales que vous devez porter pour les vols internationaux? Ne s'agit-il pas de 75,000 dollars?

M. Pratte: Cette somme a été modifiée à plusieurs reprises et pour être tout à fait franc, cette question est si complexe que je ne pourrai pas vous répondre avec précision. Il y a un certain nombre de conventions internationales, dont le but est de fixer un montant . . .

M. MacKay: Je sais.

M. Pratte: Je pense que la somme a été augmentée récemment.

M. MacKay: Du point de vue du public qui voyage et pour leur information, est-il juste de dire que ce montant, quel qu'il soit, ne leur appartient pas nécessairement ni à eux ni à leur succession, comme question de droit, et que chaque cas est étudié? Autrement dit, si le statut civil d'une personne est tel qu'il n'y a pas de personnes à charge, qu'il n'y a pas de pertes importantes subies du point de vue de la loi, parce qu'il n'y a pas d'enfant, ni de veuve, ou qu'il

[*Text*]

you, it does not necessarily follow that they get that amount and they have to prove it in each case.

Mr. Pratte: I will have to defer answering that question because I think the convention has been changed and there has been quite a bit of discussion recently precisely on that point. The debate had to do with the question whether you or the estate was entitled as a matter of right to the amount of "x" irrespective of the fault of the carrier and irrespective of the damage to the estate or to the dependent.

Mr. MacKay: Yes.

• 1625

Mr. Pratte: I am sorry, I should know the answer but I do not. I will provide you with the information.

Mr. MacKay: I think the airline pilots in the past have taken objection to the easy accessibility of large amounts of travel insurance or temporary flight insurance at airports. Does Air Canada have any official policy on this? Would you prefer to see these vending machines and other arrangements that provide flight insurance taken out of airports and not be a factor in insurability?

Mr. Pratte: Frankly I have no views on that.

Mr. MacKay: This unfortunate incident in Toronto again where one of your planes was burned recently I guess because of a fuel spillage, that would be the equivalent of having collision insurance on your automobile and having it destroyed. You are going to get paid for that from your insurers?

Mr. Pratte: We have been paid.

Mr. MacKay: You have been paid?

Mr. Pratte: That is correct. We were paid within 48 hours or something like that.

Mr. Cochrane: Yes, 24 hours.

Mr. Pratte: Twenty-four hours after the loss.

Mr. MacKay: I realize my time is about gone, Mr. Chairman. I would just like to ask Mr. Pratte this in closing. When Mr. MacMillan was here, I think it was I who asked him in relation to the requests made by the CTC, that CN and CP explore the advisability of rationalizing some of their operations, providing briefs and so on showing how their different types of endeavours could be brought together more in savings and efficiency and in benefiting the travelling public. Is there any movement like this going on between your airline, CP and some of the regional carriers?

Mr. Pratte: There certainly is some co-operation in the technical field between CP and ourselves and also some of the regional carriers. For instance, in the technical field they use our simulators in Toronto for training and we use theirs in Vancouver. We maintain some of their engines because it makes sense. We handle EPA in Montreal. There are these kinds of co-operative agreements between the carriers.

You will note that the Minister in his statement on international policy requires CP and Air Canada to co-operate to a greater degree.

[*Interpretation*]

s'agit d'un homme âgé, d'un jeune enfant ou autres, cela ne signifie pas nécessairement que les héritiers toucheront le montant. Chaque cas doit être jugé séparément.

M. Pratte: Je ne peux pas vous répondre maintenant, parce que la convention a été modifiée et qu'on a beaucoup discuté récemment de ce point précis. La question est de savoir si vous ou vos héritiers avez droit à un montant de «x» sans tenir compte de la faute des transporteurs et sans tenir compte du tort causé à la succession ou aux personnes à charge.

M. MacKay: Oui.

M. Pratte: Je m'excuse, mais je ne saurais pas répondre à votre question. Je vais toutefois vous fournir ces renseignements.

M. MacKay: Je crois savoir que, par le passé, les pilotes se sont élevés contre le fait que l'on peut souscrire des polices d'assurance provisoire aux aéroports. Est-ce qu'Air Canada a une politique officielle à ce sujet? Est-ce que vous aimeriez que l'on enlève des aéroports ces distributeurs automatiques d'assurance-vol?

M. Pratte: Je n'ai pas d'avis à ce sujet.

M. MacKay: Il y a eu l'accident dans le grand Toronto, lorsque l'un de vos avions a pris feu à la suite d'un déversement de carburant. Est-ce que vous allez être couvert par l'assurance?

M. Pratte: Nous avons déjà été payés.

M. MacKay: Vous avez déjà été payés?

M. Pratte: Oui, nous avons été payés dans les 48 heures.

M. Cochrane: Oui, dans les 24 heures.

M. Pratte: Vingt-quatre heures après l'accident.

M. MacKay: Je sais que mon temps est épuisé, monsieur le président. J'ai une dernière question à poser à M. Pratte. J'avais demandé à M. MacMillan, relativement aux demandes faites dans la CCT que le Canadien National et le Canadien Pacifique examinent l'opportunité de rationaliser leurs opérations, de soumettre des rapports sur la façon de réaliser des économies et d'améliorer l'efficacité de façon à mieux servir le public. Est-ce que cette évolution a déjà été amorcée entre votre société et le Canadien Pacifique et d'autres compagnies locales?

M. Pratte: Il existe effectivement un certain degré de coopération technique entre le Canadien Pacifique, Air Canada et certaines compagnies régionales. Ainsi, ces compagnies utilisent nos simultateurs pour la formation ici à Toronto, et nous utilisons les leurs à Vancouver. De plus, nous assurons l'entretien de leurs moteurs. Il existe donc des accords de coopération entre les diverses compagnies aériennes.

Vous remarquerez, par ailleurs, que dans sa déclaration sur la politique internationale, le ministre a dit qu'il aimerait qu'Air Canada et le Canadien Pacifique renforcent leur coopération.

[*Texte*]

Mr. MacKay: He mentioned that in his recent statement?

Mr. Pratte: That is right and I believe he is asking the CTC to more or less establish some guidelines under Section 22 of the act. What the guidelines will be I just do not know. I think from a national point of view it certainly makes sense but when you get to co-operation in the commercial sense then it becomes more difficult if at the same time you are expected to compete with others.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, at this point I want to question on Terminal 1 and Terminal 2, and to confirm what Mr. Pratte suggested: that the major reason for the change presumably was that Terminal 1 could not accommodate the numbers of wide-bodied aircraft that were required and that Terminal 2 was lined up for that purpose. I was wondering, Mr. Pratte, how many wide-bodied aircraft in an ordinary day would you have using Terminal 2 as opposed to using Terminal 1? You in fact have more wide-bodied aircraft than all the other airlines together?

Mr. Pratte: Terminal 1 has 24 gates with bridges, according to my information, and it has the capacity to handle three wide-bodied aircraft of the type of the L-1011 or 747 at the same time plus a number of smaller aircraft.

Our 1973-74 schedule requires gates or bridges to accommodate seven wide-bodied aircraft plus a number of smaller aircraft at the same time.

Mr. Blenkarn: Terminal 1 has 24 gates and can be extended, if I gather correctly from the information I have, to 32.

• 1630

Terminal No. 2 has 16 gates which is going to be extended to 22 gates. It would strike me then—I also note that in square-foot area Terminal No. 1 has 797,252 square feet while Terminal No. 2 is considerably smaller at 628,231 square feet—that if you have many more gates at Terminal No. 1 you could perhaps combine gates to serve wide-bodied aircraft without any difficulty at all and you have many more gates at Terminal No. 1 and, indeed, more space at Terminal No. 1 than at Terminal No. 2.

Mr. Pratte: What is the question, sir?

Mr. Blenkarn: Why did you not explore the minor alterations that might have been required to increase the number of facilities for wide-bodied aircraft at Terminal No. 1 instead of going on to Terminal No. 2?

Mr. Pratte: Because of the fact that even with the possible expansion, according to my information, Terminal No. 2 would not have had the capacity to handle the number of aircraft needed to be handled to the '78 to '79 period.

Mr. Blenkarn: Yes, but . . .

Mr. Pratte: As a matter of fact, if you look at Terminal No. 2 it can be expanded, I think, to something like 31 to 34 fixed gates with bridges. Also, you have, I think, to keep in mind that any possible expansion of Terminal No. 1 would have meant that for a period of a couple of years we would have been operating in a terminal that would have been under construction, which would have been total and absolute chaos.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Vous dites qu'il a mentionné ce fait dans sa déclaration récente?

M. Pratte: C'est exact et, de plus, je crois qu'il a invité la CCT à élaborer des directives en application de l'article 22 de la loi. Je ne connais pas, bien entendu, le contenu de ces directives. Du point de vue national, une telle coopération serait, certes, tout à fait raisonnable, mais les choses deviennent plus difficules sur le plan commercial lorsqu'il faut en même temps concurrencer les autres.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Je vous remercie, monsieur le président. J'ai quelques questions à poser au sujet des aérogares n^{os} 1 et 2, et je voudrais également confirmer ce que M. Pratte a dit, notamment que la raison principale de cette modification réside dans le fait que l'aérogare n° 1 n'est pas assez équipée pour un nombre aussi important d'appareils à large fuselage, alors que l'aérogare n° 2 a été équipée à cette fin. Et j'aimerais savoir quel est le nombre d'appreils à fuselage large atterrissant à l'aérogare n° 2 par rapport au nombre atterrissant à l'aérogare n° 1? Vous avez un nombre plus important de ces avions que toutes les autres companies d'aviation prises ensemble. Est-ce exact?

M. Pratte: L'aérogare n° 1 possède 24 portes avec ponts, et est équipée pour recevoir trois avions du type L-1011 ou 747, plus un certain nombre d'appareils plus petits.

Nos plans pour 1973-1974 prévoient des portes ou des ponts pouvant recevoir sept appareils à fuselage large, plus un certain nombre d'appareils plus petits, le tout en même temps.

M. Blenkarn: L'aérogare n° 1 possède actuellement 24 portes, nombre qui pourrait être éventuellement porté à 32.

Le terminus numéro 2 est doté de 16 portes et ce nombre sera porté à 22. Puisque le terminus numéro 1 occupe une superficie de 797,252 pieds carrés, tandis que le terminus numéro 2 est considérablement plus petit, n'occupant que 628,231 pieds carrés, il me semble qu'en ajoutant des portes au terminus numéro 1, vous pourriez peut-être réunir des portes voisines de façon à pouvoir desservir les appareils géants, sans aucune difficulté, car le nombre de portes est beaucoup plus nombreux au terminus numéro 1, tout comme il y a plus d'espace au terminus numéro 1 qu'au terminus numéro 2.

M. Pratte: Quelle est votre question, monsieur?

M. Blenkarn: Pourquoi n'avez-vous pas envisagé d'apporter les modifications mineures nécessaires pour permettre l'accueil d'un plus grand nombre d'appareils géants au terminus numéro 1 plutôt que de vous installer au terminus numéro 2?

M. Pratte: Parce que même s'il y a une expansion, d'après mes renseignements, le terminus numéro 2 n'aurait pas pu desservir le nombre d'appareils qu'il faudra desservir dans la période de 1978-1979.

M. Blenkarn: Oui, mais . . .

M. Pratte: En fait, si vous regardez le cas du terminus numéro 2, je crois que nous pouvons l'agrandir jusqu'à lui donner 31 à 34 portes fixes avec passerelles. Il ne faut pas non plus oublier que tout agrandissement éventuel du terminus numéro 1 aurait signifié que pendant un ou deux ans nous aurions dû poursuivre nos activités dans un terminus en construction, ce qui aurait été un véritable chaos absolu.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes, but you took over Terminal No. 2 which is considerably smaller, roughly 150,000 square feet 170,000 square feet smaller than Terminal No. 1 and then I find, sir, that you are paying . . .

Mr. Pratte: You are saying that it is smaller. I do not know whether in square feet it is smaller, but in terms of capacity to handle passengers, it is bigger and the expanded Terminal No. 2 has a reasonable, according to estimates that have been made, capacity of 7.5 million passengers annually, while the reasonable capacity for Terminal No. 1 is in the order of 5 million passengers annually.

Mr. Blenkarn: Is that for the present size of Terminal No. 1 . . .

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Blenkarn: . . . and the present size of Terminal No. 2?

Mr. Pratte: The expanded terminal . . .

Mr. Blenkarn: Let us talk about the present size of terminals because if we are going to expand terminals, we are going to have to pay more rent for them and we might even find it better to build new terminals.

Mr. Pratte: You really cannot expand Terminal No. 1 because of its circular design.

Mr. Blenkarn: yes.

Mr. Pratte: You may be able to add some bridges, but that does not expand the area where you handle passengers.

Mr. Blenkarn: One of the expansion proposals you have for handling passengers is to buy moving vehicles—I am not sure what your word for them is, but they are monster buses really—that move people from a gate, presumably, to an aircraft out in the field somewhere.

Mr. Pratte: Yes . . .

Mr. Blenkarn: You are proposing to do that at Terminal No. 2 and you could have very easily done that at Terminal No. 1.

Mr. Pratte: I am sorry, but to handle the number of passengers in Terminal No. 1, it would not have been possible. For instance, the size of the hold rooms in Terminal No. 1 is not sufficient; they are not big enough to handle the load on the big aircraft. They were not designed to do that.

Mr. Blenkarn: Even though there is more square feet of passenger space than the present size of Terminal No. 2 . . .

Mr. Pratte: You are stating it has more square feet . . .

Mr. Blenkarn: The Minister of Transport said it in answer to a question on the Order . . .

Mr. Pratte: I do not know.

Mr. Blenkarn: . . . Paper that Terminal No. 1 has 797,000 square feet of space and Terminal No. 2 has 628,000 square feet of space, so it would strike me that either the Minister is wrong or you are wrong, but at least the information we have is that Terminal No. 2 is considerably bigger and I suggest by about 170,000 square feet.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Oui, mais vous vous servez du terminus numéro 2, qui est considérablement plus petit, d'environ 150,000 pieds carrés ou 170,000 pieds carrés plus petit que le terminus numéro 1, et je m'aperçois, monsieur, que vous payez . . .

M. Pratte: Vous dites qu'il est plus petit. J'ignore s'il est plus petit en termes de superficie, mais en termes de passagers qu'il peut accueillir, il est plus grand et le terminus numéro 2 agrandi peut recevoir quelque 7.5 millions de passagers par année, d'après nos prévisions, tandis que le terminus numéro 1 peut en recevoir 5 millions par année.

M. Blenkarn: S'agit-il de chiffres se rapportant aux dimensions actuelles du terminus numéro 1 . . .

M. Pratte: En effet.

M. Blenkarn: . . . et des dimensions actuelles du terminus numéro 2?

M. Pratte: Du terminus agrandi . . .

M. Blenkarn: Parlons des dimensions actuelles des terminus, car si nous devons les agrandir, le loyer en sera plus élevé et nous pourrions découvrir qu'il serait plus économique de construire de nouveaux terminus.

M. Pratte: On ne peut pas en réalité agrandir le terminus numéro 1, étant donné sa forme circulaire.

M. Blenkarn: OUi.

M. Pratte: On peut ajouter des passerelles, mais la superficie des salles d'attente ne sera pas accrue.

M. Blenkarn: L'une des propositions que vous envisagez pour accueillir plus de passagers est d'acheter des véhicules, dont je ne sais pas le nom exact, mais il s'agit d'immenses autocars qui servent à transporter les gens de la porte de l'aéroport à un appareil stationné sur le terrain.

M. Pratte: Oui . . .

M. Blenkarn: C'est la proposition que vous envisagez en ce qui a trait au terminus numéro 2 et vous auriez tout aussi bien pu faire la même chose au terminus numéro 1.

M. Pratte: Je suis désolé, mais il n'aurait pas été possible d'accueillir ainsi un plus grand nombre de passagers au terminus numéro 1, car la dimension des salles d'attente de ce terminus n'est pas suffisante; on ne peut y accueillir en même temps tous les passagers d'un appareil géant. Ces salles n'ont pas été prévues à cette fin.

M. Blenkarn: Même si l'espace destiné aux passagers y est plus considérable qu'au terminus numéro 2 dans ses dimensions actuelles?

M. Pratte: Vous dites que la superficie est plus grande?

M. Blenkarn: Le ministre des Transports l'a dit en réponse à une question inscrite à l'ordre du jour . . .

M. Pratte: Je ne sais pas.

M. Blenkarn: . . . disant que le terminus numéro 1 avait une superficie de 797,000 pieds carrés, tandis que le terminus numéro 2 avait une superficie de 628,000 pieds carrés. Il me semble donc que c'est le ministre qui fait erreur ou vous-même, mais, du moins d'après les renseignements fournis, le terminus numéro 2 est beaucoup plus grand, dépassant l'autre d'environ 170,000 pieds carrés.

[*Texte*]

An hon. Member: Usable?

Mr. Pratte: That depends on what space you are talking about. Is it space for the handling of passengers? The usable space we do not . . .

Mr. Blenkarn: I will read what the Minister says in his answer:

> The total passenger terminal space at Terminal 1 equals 797,252 square feet; at Terminal 2, 628,231 square feet.

That is for handling passengers. I am not talking about parking lots.

Mr. Mackasey: How was the question put?

Mr. Blenkarn: The question asked for the average passenger terminal floor space per gate at Terminal 2 and the average passenger terminal floor space per gate at Terminal 1.

I want to come over to the next question because I find it most strange. The Minister advised me in a question on the Order Paper that the gross return the Government of Canada expects to receive from Terminal 1 will be $840,000 plus normal terminal user charges; and the Minister advises me that he is to receive from you in rent for Terminal 2 a gross of $1.1 million per year plus normal terminal user charges. So it strikes me that you are paying considerably more than twice as many dollars per square foot for the right to occupy Terminal 2. How do you justify that, as a business man renting space in a terminal, just on a straight square-footage basis without going into the quality of space?

Mr. Pratte: The rent in Terminal 1 is rent that was set under an old lease, if I remember correctly. The rent in Terminal 2, first of all, has not yet been set; the agreement has not yet been reached with the Minister of Transport. We are just paying a provisional amount to MOT.

Mr. Blenkarn: The Minister says that is quite right. He said that it . . .

The Vice-Chairman: Your last question, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Oh, now, wait a minute. Because it is embarrassing let us just not . . .

Mr. Pratte: It is not embarrassing.

Mr. Blenkarn: I will be on to it further here.

The Vice-Chairman: Your time is up.

An hon. Member: You have to be logical.

Mr. Blenkarn: All right, I will be fair.

I quite agree with you. The Minister says "are expected to gross." He also says, with respect to Terminal 1, "is expected to reach," indicating that the gross for both premises has not yet been definitely established. But both are estimates of what they expect to get as a result of, presumably, further negotiations. What I am really asking you, sir, is why you would rent Terminal 2 at a rent that is more than twice the total rent for Terminal 1. And Terminal 2 is considerably smaller than Terminal 1.

[*Interprétation*]

Une voix: D'espace utilisable?

M. Pratte: Tout dépend de quel espace vous parlez. S'agit-il de l'espace prévu pour accueillir les passagers? L'espace utilisable . . .

M. Blenkarn: Je vais lire la réponse du ministre qui a dit:

> L'espace passager total au terminus nº 1 équivaut à 797,252 pieds carrés; au terminus nº 2, il est de 628,231 pieds carrés.

Il s'agit là de l'espace réservé aux passagers. Je ne parle pas des parcs de stationnement.

M. Mackasey: Comment la question a-t-elle été posée?

M. Blenkarn: On a demandé quel était l'espace moyen réservé aux passagers à chaque porte du terminus nº 2 et quel était l'espace moyen réservé aux passagers à chaque porte du terminus nº 1.

Je voudrais passer à une autre question, relative à un fait des plus étranges pour moi. En réponse à une question que j'avais inscrite au *Feuilleton*, le ministre m'a dit que les recettes brutes que le gouvernement du Canada s'attend de retirer du terminus nº 1 seront de $840,000 en plus des frais usuels d'utilisation du terminus; le ministre m'a également fait savoir qu'il doit recevoir de vous pour le terminus nº 2 un loyer brut de 1.1 million de dollars par année, plus les frais usuels d'utilisation du terminus. Il me semble donc que vous payez plus du double par pied carré pour le droit d'occuper le terminus nº 2. En tant qu'homme d'affaires qui loue une partie d'un terminus, comment justifiez-vous cela, même du point de vue de la simple superficie, sans tenir compte de la qualité de l'espace loué?

M. Pratte: Le loyer exigé pour le terminus nº 1 a été fixé aux termes d'un bail qui date d'assez longtemps, si ma mémoire est bonne. Pour ce qui est du loyer du terminus nº 2, je dois dire tout d'abord qu'il n'est pas encore fixé, car l'accord n'est pas encore conclu avec le ministre des Transports. Nous versons tout simplement un montant provisoire au ministère des Transports.

M. Blenkarn: Le ministre dit que c'est très bien. Il a dit que . . .

Le vice-président: Ce sera votre dernière question, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Un instant, s'il vous plaît; ce n'est pas parce que la question est embarrassante qu'il faut . . .

M. Pratte: Elle n'est pas embarrassante.

M. Blenkarn: Je vais la poursuivre davantage.

Le vice-président: Votre temps est écoulé.

Une voix: Il faut être logique.

M. Blenkarn: Très bien, je vais être juste.

Je suis d'accord avec vous. Le ministre dit: «nous attendons des recettes brutes». Il dit également, en ce qui concerne le terminus nº 1: «semble devoir atteindre»; il se trouve donc à dire que les recettes brutes pour les deux emplacements ne sont pas encore fixées définitivement. Il s'agit de prévisions dans les deux cas, quant au résultat de négociations supplémentaires. Je vous demande, monsieur, pourquoi le loyer du terminus nº 2 est plus de deux fois supérieur au loyer total du terminus nº 1, en dépit du fait que le terminus nº 2 soit beaucoup plus petit que le terminus nº 1.

[*Text*]

Mr. Pratte: When you say that Terminal 2 is considerably smaller than Terminal 1, it may be smaller. I have not measured it and I do not know. What I know is that we could not handle our airplanes and our number of passengers in Terminal 1. It is just as simple as that.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, are you saying to me that if you had . . .

The Vice-Chairman: Mr. Blenkarn, you are out of order. Your time is up.

Mr. Blenkarn: May I be on the list again, please?

The Vice-Chairman: Fine.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I will just ask one question, arising from Mr. Blenkarn's. Are you saying, Mr. Pratte, that if you had the whole of the existing original Terminal 1 turned over to Air Canada you would not be able to handle . . .

Mr. Pratte: Not during the period that we talking about, because we are talking about a period that extends from now to 1978-1979. The decision we had to make was this. We had to decide whether to stay in Terminal 1, move into Terminal 2, or have a split operation, and not for 1974 . . .

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. Pratte: . . . but for the period from 1974 to 1979 or 1980. It was quite clear to us that we could not operate during that period in Terminal 1, even expanded.

• 1640

Mr. Mazankowski: But this consideration did not come about until September, 1972. Is that correct?

Mr. Pratte: What consideration?

Mr. Mazankowski: The terminal was not modified to meet Air Canada standard until late 1972.

Mr. Pratte: I think it was much before that.

Mr. Mazankowski: Then the information that I received from the Minister of Transport, in a question that I placed on the Order Paer, is inaccurate. It indicated that the update for Air Canada came in the months of September and December, 1972. Prior to that, it was to be used as a multi-airline airport not specifically designed for Air Canada.

Mr. Pratte: No. You are right. The terminal was not specifically designed for Air Canada. As I said this morning, it was to be used by international operators and that is why you have this linear design.

Mr. Mazankowski: It was not until September or December of 1972 that you determined that the existing teriminal, if it was turned over wholly to Air Canada, would not serve your future purposes. Is that correct?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Vous dites que le terminus nº 2 est beaucoup plus petit que le terminus nº 1, et c'est possible, mais ne l'ayant pas mesuré, je l'ignore. Je sais seulement que nous ne pourrions pas desservir nos appareils et le nombre de nos passagers au terminus nº 1. C'est aussi simple que cela.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Blenkarn: Monsieur le président, me dites-vous que vous avez . . .

Le vice-président: Monsieur Blenkarn, la parole n'est pas à vous, votre temps est écoulé.

M. Blenkarn: Pouvez-vous inscrire mon nom sur la liste à nouveau, s'il vous plaît?

Le vice-président: Très bien.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je vais poser une seule question qui fait suite à celle de M. Blenkarn. Est-ce que vous dites, monsieur Pratte, que si Air Canada avait à sa disposition le terminus nº 1 original en entier, vous ne pourriez pas desservir . . .

M. Pratte: Pas pendant la période dont nous parlons, car nous parlons d'une période allant d'aujourd'hui jusqu'à 1978-1979. Nous avons dû décider si nous devions rester au terminus nº 1, ou passer au terminus nº 2, ou encore diviser nos activités, mais la décision n'avait pas trait uniquement à 1974 . . .

M. Mazankowski: Très bien.

M. Pratte: . . . elle devait être prise en fonction de la période allant de 1974 à 1979 ou 1980. Il nous a semblé tout à fait évident que le terminus nº 1, même agrandi, ne nous serait pas suffisant pendant cette période.

M. Mazankowski: Mais c'est seulement en septembre 1972 que vous avez étudié ce projet, n'est-ce pas?

M. Pratte: Quel projet?

M. Mazankowski: C'est seulement vers la fin de 1972 que le terminus a été modifié pour répondre aux normes d'Air Canada.

M. Pratte: Je crois que c'était beaucoup plus tôt.

M. Mazankowski: Dans ce cas, les renseignements que j'ai reçus du ministre des Transports, en réponse à une question que j'avais fait inscrire au *Feuilleton* sont inexacts. Il avait répondu que c'était en septembre et en décembre en 1972 que des travaux avaient eu lieu pour satisfaire Air Canada. Avant cette période, le terminus devait servir à plusieurs lignes aériennes, n'étant pas conçu spécifiquement pour Air Canada.

M. Pratte: Non, vous avez raison. Le terminus n'était pas conçu spécifiquement pour Air Canada. Comme je l'ai dit ce matin, il devait servir à des transporteurs internationaux et c'est pourquoi il est fait en longueur.

M. Mazankowski: C'est seulement en septembre ou en décembre 1972 que vous avez compris que le terminus existant ne répondrait pas à vos besoins futurs, même s'il était mis entièrement à la disposition d'Air Canada, n'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Pratte: No. I think we had three options: to split our operations, which was the original concept; to move to Terminal 2 as sole occupant; or to remain in Terminal 1 as sole occupant. The original design would have split our operations; our international operations being in Terminal 2 and the rest of our operations in Terminal 1. Some time in 1972—you say in September—we made the decision that to have a split operation would not be good for the passengers and would be extremely expensive.

There remained two possibilities; the possibility of remaining in Terminal 1 or moving, as sole occupants, into Terminal 2. We decided that it was better to move into Terminal 2.

Mr. Mazankowski: I will leave that subject for a moment. I was diverted somewhat by Mr. Blenkarn's question. I wanted to ask you some questions about the utilization of your aircraft?

I think you had indicated in the earlier meetings that your utilization factor was as good as the trunk carriers that you use for comparative purposes. Could you give the Committee a breakdown on the utilization factor of your aircraft for the years 1970, 1971 and 1972 and could you give us some comparative figures for your nine major trunk carriers that you use for comparative purposes?

Mr. Pratte: I do not know that I have that.

Mr. Mazankowski: You may not have that with you; I can appreciate that. But could you provide the Committee with that information?

Mr. Pratte: Yes, definitely, sir.

Mr. Mazankowski: Do you also have a breakdown on your utilization of specific aircraft, such as the DC9, the DC8 and the 747?

Mr. Pratte: Oh, yes.

Mr. Mazankowski: Do you have that information with you?

Mr. Pratte: I do not think I have it with me, but just a minute, if you will permit me to check.

Mr. Mazankowski: I would like specific information, Mr. Pratte, but perhaps in a general way, could you comment on whether the utilization of your aircraft is improving over the three-year period, 1970, 1971, 1972, and maybe 1973? You may not have figures for 1973.

Mr. Pratte: No, I do not. I think it is improving a little but, let us put it this way, it is not improving as much as I would like to see it improve.

Mr. Mazankowski: Why?

Mr. Pratte: I think it is because of our scheduling and also of our route structure. Our utilization in the summertime on the DC-8 is quite high, quite good. In the winter time, when we reduce our flying over the Atlantic and use the DC-8 on the southern runs, our utilization goes down because of the distances involved, and we waste too much time on the ground because we cannot fly the airplane for as long a distance as we can in the summer.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Non. Je crois que trois options s'offraient à nous: nous pouvions diviser nos activités, ce qui était l'idée originale; nous pouvions aussi déménager au terminus numéro 2, où nous serions le seul occupant; nous pouvions encore rester au terminus numéro 1 comme seul occupant. L'idée originale aurait été de diviser nos activités; nos activités internationales devaient se passer au terminus numéro 2 tandis que le reste serait limité au terminus numéro 1. En 1972, et vous dites que c'est en septembre, nous avons décidé que ce ne serait pas à l'avantage des passagers et que ce serait très dispendieux que de diviser nos activités.

Il restait donc deux possibilités s'offrant à nous: la possibilité de rester au terminus numéro 1 et la possibilité de déménager au terminus numéro 2 pour en être le seul occupant. Nous avons décidé qu'il était préférable de déménager au terminus numéro 2.

M. Mazankowski: Je vais laisser cette question de côté pour l'instant. La question de M. Blenkarn m'avait détourné un peu de ma ligne de pensée. Je voulais vous poser des questions au sujet de l'utilisation de vos appareils.

Vous avez dit, je crois, lors de réunions précédentes, que votre facteur d'utilisation était aussi bon que celui des grandes lignes aériennes qui vous servent de base de comparaison. Pourriez-vous donner au Comité les détails du facteur d'utilisation de vos appareils pour les années 1970, 1971 et 1972, en nous donnant également des chiffres comparatifs relatifs aux neuf principales lignes aériennes avec lesquelles vous faites des comparaisons?

M. Pratte: Je ne crois pas avoir ces renseignements.

M. Mazankowski: Je comprends que vous ne les ayez pas ici, mais pourriez-vous faire transmettre ces renseignements au Comité?

M. Pratte: Oui, je le pourrais certainement, monsieur.

M. Mazankowski: Auriez-vous également les chiffres d'utilisation de chaque type d'appareils comme par exemple de DC-9, le DC-8 et le 747?

M. Pratte: Certainement.

M. Mazankowski: Est-ce que vous avez ces renseignements ici?

M. Pratte: Je ne crois pas les avoir avec moi, mais si vous voulez bien attendre un instant, je vais vérifier.

M. Mazankowski: J'aimerais avoir des chiffres précis, monsieur Pratte, mais vous pourriez peut-être me dire si vous avez amélioré l'utilisation de vos appareils en 1970, 1971, 1972, et peut-être en 1973? Vous n'avez peut-être pas, quand même, les chiffres relatifs à 1973.

M. Pratte: Non, je ne les ai pas. Je pense qu'il y a eu une certaine amélioration, mais je dois dire que l'amélioration n'est pas aussi importante que je le voudrais.

M. Mazankowski: Pourquoi?

M. Pratte: Je crois que c'est dû à notre horaire, et également à nos itinéraires. L'été nous utilisons beaucoup de DC8. L'hiver, lorsque nous réduisons le nombre de vols au-dessus de l'Atlantique et utilisons les DC8 vers le Sud, l'utilisation diminue du fait des distances, et nous perdons trop de temps au sol, car nous ne pouvons faire parcourir à nos avions des distances aussi longues qu'en été.

[*Text*]

• 1645

Mr. Mazankowski: You mention the DC-8 and, if I recall correctly, it seems to me the airline was encountering a fair amount of difficulty in procuring parts, or you had a spare part shortage, in respect of your DC-8 aircraft. It has been reported in the press that you did have problems in this regard, and I am wondering if that would also contribute to the utilization factor.

Mr. Pratte: I think what you are referring to, sir, is that the industry generally speaking was in poor financial condition in 1970 and traffic was decreasing. As a result of that the engine manufacturers did not keep their stock of spare parts at a very high level, and when the traffic came up in 1971 and 1972 they were not in a position to supply us and other carriers with spare parts as quickly as we would have liked. I would not say that this has had any major effect on our utilization.

Mr. Mazankowski: Did the fact you had a spare part shortage and had a number of DC-8's tied up on the ground affect your operations?

Mr. Pratte: It certainly did create a problem for the maintenance branch. I remember at times they did have one DC-8 against the fence because we were short of engine spare parts.

Mr. Mazankowski: Where was that, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: I think that was in either Montreal or Toronto.

Mr. Mazankowski: This year?

Mr. Pratte: No, that was in August of 1972, and it was because United Aircraft was not in a position to supply the spare parts just because they had reduced their manufacturing level.

Mr. Mazankowski: Do you buy your spare parts from United Aircraft?

Mr. Pratte: For this type of engine.

Mr. Mazankowski: For this type.

Mr. Pratte: Pratt and Whitney engines.

Mr. Mazankowski: In other words, you are really saying in effect that the so-called spare parts shortage did not impair your operations unduly, again comparing your operations with other major carriers of like nature.

Mr. Pratte: If you were to tell me that utilization was bad I certainly would not be able to use that as an excuse.

Mr. Mazankowski: In other words, it did not have an effect on your utilization to a significant degree.

Mr. Pratte: Not a major impact.

The Chairman: Mr. Mazankowski, your time has expired.

Mr. Mazankowski: I would like to be put down again, Mr. Chairman.

Mr. Peters: Mr. Pratte, on your board of directors do you have somebody specifically designated to handle traffic problems?

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Vous parlez des DC8 et, si je me souviens bien, il me semble que la ligne aérienne avait certaines difficultés à se procurer les pièces détachées ou se heurtait à une pénurie pour le DC8. La presse a rapporté que vous aviez des problèmes à cet égard et je me demande si cela contribuerait également au facteur d'utilisation.

M. Pratte: Je pense que vous parlez du fait que la situation financière était en gros assez précaire en 1970 et que le trafic diminuait. En conséquence, les fabricants de moteur n'ont pas conservé un stock très important de pièces détachées et quand, en 1971 et 1972, le trafic a augmenté, ils n'ont pas pu nous fournir ni à nous ni aux autres transporteurs des pièces détachées au rythme auquel nous les demandions. Je ne dirais pas pourtant que cela est eu une grande influence sur notre utilisation.

M. Mazankowski: Est-ce que le fait d'avoir une pénurie de pièces détachées et un certain nombre de DC8 cloués au sol a eu des répercussions sur votre activité?

M. Pratte: Cela a certainement causé un problème à la direction de l'entretien. Je me souviens qu'elle a parfois eu un DC8 bloqué parce qu'elle manquait de pièces pour le moteur.

M. Mazankowski: Où est-ce que c'était, monsieur Pratte?

M. Pratte: Je pense que c'était soit à Montréal, soit à Toronto.

M. Mazankowski: Cette année?

M. Pratte: Non, c'était en août 1972, et c'est parce que United Aircraft n'était pas en mesure de fournir les pièces détachées simplement parce que la société avait réduit son niveau de fabrication.

M. Mazankowski: Achetez-vous les pièces détachées à United Aircraft?

M. Pratte: Pour ce type de moteur.

M. Mazankowski: Pour ce type.

M. Pratte: Pour les moteurs Pratt et Whitney.

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous dites en fait que la soit-disant pénurie de pièces détachées n'a pas trop gêné vos opérations, si, là encore, on les compare à celles des autres grands transporteurs de même nature.

M. Pratte: Si vous me disiez que l'utilisation était défectueuse, je ne pourrais certainement pas me servir de cela comme d'une excuse.

M. Mazankowski: Autrement dit, cela n'a pas eu de répercussions importantes sur votre utilisation.

M. Pratte: Non, aucun effet important.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez épuisé votre temps.

M. Mazankowski: Je voudrais que vous inscriviez mon nom pour le prochain tour, monsieur le président.

M. Peters: Monsieur Pratte, y a-t-il à votre conseil d'administration quelqu'un qui soit précisément désigné pour régler les problèmes relatifs au trafic?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I think perhaps there might have been a misunderstanding of earlier testimony. The board of directors is not composed of full-time officers of the corporation. Outside people are appointed, some by the CNR and others by Order in Council of government, and they have no specific administrative duties. So neither of the directors is charged with the task of supervising a specific part of the operation of the airline.

Mr. Peters: Would one of your vice-presidents be responsible for traffic control?

• 1650

Mr. Pratte: If you look at the annual report you will see the list of officers given on page 2 and Mr. Goode, who is the Vice-President, System Operations Control has traffic control and dispatching under his jurisdiction—not traffic control in the sense that the MOT understands it.

Mr. Peters: No. Does he report to you problems that develop for a decision by the board, or how does he handle them?

For instance, I am sure you are getting a lot of complaints about lost baggage and yet nothing has been done about it. There has been no change in that system for many years. I would think this is a fairly costly procedure. I talked to a guy the other day that said in the last several years his baggage has been in Newfoundland eight times and he has never been there himself. This must be costly from your point of view. Why has this not been corrected? Why have we not changed the system? It is all right to say a person working on a particular station makes mistakes but all personnel in Air Canada do not make mistakes all the time. There must be something wrong with the system. Has there been any suggestion as to a more effective control over this system? For instance, have you ever considered using different coloured tags for different stations if the employees cannot sort them out by the codes you use.

Mr. Pratte: When you say that nothing has been done for years I have to take . . .

Mr. Peters: Well, it is the same system. Oh, I can remember it has been the same system for 30 years. The same kind of tags are being used.

Mr. Pratte: Mr. Taylor who has been very close to that particular problem recently might wish to comment on your statement.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Through the Chair, I do not think there is any area of our service activity that has received more attention this past year, Mr. Peters, than the whole question of baggage within the total industry. It is an industry problem as well as an airline program because as we check baggage through our airline onto other airlines, we have to make sure it gets transferred not only on our own airline but onto other airlines.

The systems being developed, changed and, hopefully, modernized every year are designed to cope with the increasing volume of traffic on the big aeroplanes. One of the problems we have to try to overcome is that before the loading of baggage in containers, if you lost a bag, generally it was only one bag. Now if a container does not travel on the right aeroplane, you may lose 30 or 40 bags all at once.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je crois qu'il doit y avoir eu un malentendu lors d'une déclaration précédente. Le conseil d'administration n'est pas composé d'employés de la société à plein temps. Des personnes de l'extérieur y sont nommées, certaines par le CN, certaines par décret du conseil ministériel, et elles n'ont pas de fonctions administratives précises. Ainsi, aucun des administrateurs n'est-il chargé de la supervision d'une partie précise des opérations de la compagnie aérienne.

M. Peters: Est-ce qu'un de vos vice-présidents serait alors responsable du contrôle du trafic?

M. Pratte: Si vous examinez le rapport annuel, vous trouverez la liste des membres à la page 2, et M. Goode, qui est le vice-président, Contrôle des opérations, est responsable du contrôle du trafic et des expéditions—non pas du contrôle du trafic au sens où l'entend le ministère des Transports.

M. Peters: Non. Vous rapporte-t-il les problèmes sur lesquels le conseil doit prendre une décision ou les règle-t-il lui-même?

Par exemple, je suis certain que vous recevez beaucoup de plaintes à la suite de pertes de bagages et que rien n'a été fait à ce sujet. Le système est inchangé depuis des années. Je penserais que cela revient très cher. J'en parlais l'autre jour à quelqu'un qui me disait que dans les dernières années ses bagages avaient été huit fois à Terre-Neuve, alors que lui n'y était jamais allé. Cela doit vous coûter très cher. Pourquoi n'a-t-on pas corrigé cette situation? Pourquoi n'avons-nous pas changé le système? C'est très bien de dire qu'un employé en particulier fait des erreurs, mais tout le personnel d'Air Canada ne fait pas des erreurs tout le temps. Il doit y avoir quelque chose de mauvais dans le système. A-t-on proposé quelque façon de le rendre plus efficace? Par exemple, n'avez-vous jamais envisagé d'utiliser des étiquettes de couleurs différentes selon les stations, si les employés ne réussissent pas à faire le tri avec le code que vous utilisez.

M. Pratte: Quand vous dites que l'on n'a rien fait depuis des années, je dois . . .

M. Peters: En tout cas, c'est toujours le même système. Oh, je sais bien que c'est le même système depuis 30 ans. On se sert toujours du même genre d'étiquettes.

M. Pratte: M. Taylor, qui a touché ce problème particulier de très près récemment, voudrait peut-être vous répondre.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Je ne pense pas qu'il y ait eu un domaine qui ait reçu dans nos services autant d'attention au cours de l'année passée, monsieur Peters, que celui des bagages. Il s'agit d'un problème général à l'industrie autant que propre à notre compagnie, car lorsque les bagages passent d'une compagnie à une autre, nous devons nous assurer du transfert non seulement dans notre centre mais vers les autres compagnies.

Les systèmes élaborés, modifiés et, nous l'espérons, modernisés tous les ans, visent à faire face au volume croissant du trafic des gros avions. Un des problèmes que nous devons essayer de surmonter est qu'avant le chargement des bagages dans les conteneurs, si l'on perdait un sac, il s'agissait en général seulement d'un sac. Maintenant, si un conteneur ne voyage pas sur le bon avion, on risque de perdre 30 ou 40 valises à la fois.

[*Text*]

These are problems that the big aeroplanes have created for us and which we are trying very hard to correct in terms of coloured tags. We use these. We use codes rather than names because of the requirement that these tags must be recognized in any country of the world by any airline. A great deal of attention is being devoted to it. We are not yet at the level of performance that we would like, Mr. Peters.

Mr. Peters: You are getting worse, not better.

Mr. Taylor: No. On the basis of passengers or bags handled, in terms of absolute volume, we are getting worse because we are handling almost 50 per cent more passengers this year than we handled two and a half years ago. Our rates in the summer of 1973 did go up as we were introducing Terminal No. 2 because a lot of baggage goes through that terminal. We also had a very big and complex mechanized system installed there which we had to learn to work with.

Mr. Peters: Mr. Chairman, before Air Canada appears before us again I would hope that they will be able to give us some indication of changes they are trying to make that would mean more efficiency in moving baggage onto aircraft. I think it is rather a sad commentary on the industry where most people who are not going for a week or more carry their luggage onto the aircraft because they are sure they will not get it if they do not.

The other problem the passenger is having that seems to have been complicated rather than solved is this. Somebody told me about the example of a man in Montreal who wanted to have his wife notified that the plane from Montreal was late and that he would not be there for some time. He finds, however, that while he made a long distance call to Ottawa he was talking to Montreal just down the street from where he was. It is not possible to phone many of the airports to get any information. The information is only the computerized information that is available from Montreal. It seems to me that this is not working in the interests of the travelling public. It is maybe proving of some efficiency, but I still was on an aircraft the other day where the seats that I was sitting in had been sold to somebody else, although I had purchased them an hour previously in another place. So it is not working all that well, and it seems that nobody is able to make a complaint about these things that ever gets anywhere.

• 1655

Thirdly, Mr. Chairman, I would like to ask about this business that I raised this morning about the Toronot terminal and the fact that there does not seem to be anybody designated to be responsible for making decisions that affect a whole operation and a large number of people so that there is some uniformity in the information. I would like to know why your vice-president or whoever operates that section has not been able to do something about it.

Mr. Pratte: Certainly there are people that are designated to make decisions, but very often they are in no position to make a decision at the moment that the passengers would like to have the decision made. You were giving the example this morning of a plane that was delayed in Toronto on account of the weather. I suppose that the man that was supposed to make the decision must have felt that it was better to wait before making the decision in order to find out whether the flight could be cleared to proceed to Toronto or not.

[*Interpretation*]

Ce sont des problèmes créés par les gros avions et nous essayons de les corriger de notre mieux grâce à des étiquettes de couleur. Nous en avons en effet. Nous nous servons de codes plutôt que de noms, car ces étiquettes doivent être reconnues dans n'importe quel pays par n'importe quelle compagnie aérienne. La question est étudiée de très près. Nous n'avons pas encore atteint le niveau recherché, bien sûr, monsieur Peters.

M. Peters: La situation empire et ne s'améliore pas.

M. Taylor: Non. Si l'on considère le nombre de passagers ou de valises qui passent entre nos mains, en termes absolus, la situation empire, car nous servons cette année 50 p. 100 de plus de passagers qu'il y a deux ans et demi. Nos taux se sont en effet élevés au cours de l'été 1973, au moment de l'ouverture de l'aéroport 2, car beaucoup de bagages passent par cet aéroport. Nous avons également fait installer un système mécanisé très important et complexe. Il a fallu apprendre à le faire fonctionner.

M. Peters: Monsieur le président, avant qu'Air Canada ne comparaisse la prochaine fois devant nous, j'espère que la Société pourra nous donner certaines preuves des changements qu'elle essaie d'apporter et qu'ainsi le transport des bagages entre les avions sera plus efficace. Je pense qu'il est plutôt pénible de constater que la plupart des passagers qui ne partent pas pour une semaine ou plus transportent leurs bagages avec eux dans l'avion, étant sûrs de ne pas les avoir à destination autrement.

Le passager se heurte en outre à un problème qui semble s'être compliqué plutôt qu'avoir été résolu. On m'a cité l'exemple d'un monsieur qui à Montréal voulait que l'on prévienne sa femme que l'avion partant de Montréal était en retard et qu'il ne serait pas là avant quelques temps. Il s'aperçoit, toutefois, qu'alors qu'il avait composé un numéro interurbain pour Ottawa, il parlait à Montréal, à quelques pas de l'endroit où il se trouvait. Il n'est pas possible de téléphoner à beaucoup d'aéroports pour obtenir des informations. Tout ce qu'on reçoit ce sont les renseignements automatisés à partir de Montréal. Il me semble que cela ne sert pas les intérêts des voyageurs. Peut-être est-ce assez efficace, mais l'autre jour j'étais dans un avion où ma place avait été vendue à quelqu'un d'autres alors que je l'avais achetée une heure avant autre part. Ça ne fonctionne donc pas très bien et il semble que personne ne puisse se plaindre et obtenir un résultat.

Troisièmement, monsieur le président, je voudrais revenir sur le point que j'ai soulevé ce matin à propos de l'aéroport de Toronto et sur le fait qu'il ne semble pas que quelqu'un soit responsable là-bas de prendre des décisions globales qui concernent un très grand nombre d'opérations de sorte qu'il y ait quelque uniformité dans les renseignements fournis. J'aimerais savoir pourquoi votre vice-président ou quiconque est chargé de cette section n'a rien su faire à ce sujet.

M. Pratte: Il est certain qu'il y a des gens qui ont le pouvoir de prendre des décisions mais il arrive très souvent qu'ils ne puissent le faire au moment où les passagers le souhaiteraient. Vous citiez ce matin l'exemple d'un avion retardé à Toronto à cause du temps. Je pense que celui qui devrait prendre la décision a dû estimer qu'il était mieux d'attendre avant de le faire pour savoir si le vol pourrait être assuré vers Toronto ou non.

[*Texte*]

Mr. Peters: This is a disaster for all the other employees. They are all making pseudo judgments without any knowledge and the travelling public becomes thoroughly confused, and it just seems to me that it is a field that certainly warrants some consideration. The Toronto set-up does not lend itself to the passenger getting central information. The information is going to have to be provided by somebody that is in charge of the operation. The railway was operated with a station despatcher and if it was a smaller station there was an agent, and the agent was totally responsible for the information no matter how many clerks he had. It was not always satisfactory information but if it was bad information, everybody got it, and if it was the right information, everybody got it. But in Toronto everybody got a different story. Some of it was good, some was bad, but none of it was very accurate.

Mr. Pratte: I suppose that is right, but the bigger the terminal, the more problems one is bound to encounter. If you have a terminal with one counter and one agent and 10 passengers, there is no risk of confusion, but if you have a huge terminal with a mass of passengers, then it is much more difficult to have the kind of equal action that you are talking about. As I said before, we did not do a good job of introducing Terminal 2 to the public originally. I think it is functioning much better than before. I think that anybody that gets lost now in Terminal 2 either is colour blind or does not know how to read. I think that what is happening too is that the people in Toronto were used—and I understand that—were used to Terminal 1 and now they have to get used to a different structure and it takes time. That is normal. If you travel all round the world I think that you will see terminals that are much worse than that. That does not excuse some of the mistakes that have been made, but I know that there were quite a few complaints in the summer of 1972 about Terminal 1. It was too small. People could not breathe in the hold room. There was not enough room to seat the passengers. The number of complaints we got that particular summer because of the size and the amount of space in Terminal 1 was incredible. Again that does not excuse the mistakes that we made when introducing Terminal 2. I think one has to admit that our people there at all levels have made tremendous improvements in the operation of Terminal 2.

• 1700

Mr. Peters: Mr. Chairman, his last admission—I suppose that is not quite the right word. I would like to suggest that the next time Air Canada comes before us, which probably will be on the Annual Report, Mr. Pratte bring the vice-president responsible for traffic so we can pursue this, because the story is rapidly growing with the general public that Air Canada is a helluva good airline to fly on in the air and impossible on the ground.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I will put a quick question on Mr. Peters' time. Does Air Canada have anything to do with the design of Terminal 2? Did you design it?

[*Interprétation*]

M. Peters: C'est un désastre pour tous les autres employés. Ils jugent tous à leur idée sans rien savoir et les voyageurs ne comprennent plus rien et il me semble tout simplement que c'est un domaine qui mérite à coup sûr d'être examiné. L'installation de Toronto ne permet pas aux passagers de recevoir des informations centrales. Il faudra que celles-ci soient fournies par quelqu'un qui soit responsable de l'opération. Les chemins de fer fonctionnaient avec un expéditeur de train et s'il s'agissait d'une petite station il y avait un agent, et celui-ci était totalement responsable des informations quel que soit le nombre d'employés sous ses ordres. Les renseignements n'étaient pas toujours satisfaisants néanmoins qu'ils soient exacts ou inexacts, tout le monde les avait. A Toronto, au contraire, tout le monde se voit raconter une histoire différente. Bonne ou mauvaise mais jamais exacte.

M. Pratte: Je pense que c'est exact, mais plus l'aéroport est gros, plus il y a de problèmes. S'il n'y a qu'un comptoir et un agent et 10 passagers, iln'y a aucun risque de confusion, mais dans un aéroport immense avec une foule de passagers, il est beaucoup plus difficile d'arriver au résultat dont vous parlez. Comme je l'ai déjà dit, les débuts de l'aéroport 2 n'ont certainement pas été très réussis en ce qui concerne le service au public. Je pense toutefois que les choses se déroulent beaucoup mieux maintenant qu'avant. Je crois que si maintenant on se perd à l'aéroport 2 c'est soit qu'on ne sait pas reconnaître les couleurs soit qu'on ne sait pas lire. Je crois également que ce qui arrive aussi c'est que les Torontois étaient habitués—et cela se comprend—à l'aéroport 1 et doivent maintenant s'habituer à une autre structure et que cela prend du temps. C'est normal. Si vous voyagez par tout le monde, je pense que vous verrez des aéroports bien pire que celui-là. Ca n'excuse évidemment pas certaines des erreurs qui ont été commises, mais je sais qu'il y a également eu pas mal de plaintes pendant l'été 1972 à propos de l'aéroport 1. Il était trop petit. Les gens ne pouvaient pas respirer dans les salles d'attente. Il n'y avait pas assez de place pour asseoir les passagers. Le nombre des plaintes reçues cet été-là à propos de la taille et de l'espace vital de l'aéroport 1 fut incroyable. Là encore, cela n'excuse pas les erreurs commises lorsque l'on a ouvert l'aéroport 2. Je pense qu'il faut admettre qu'à tous les niveaux notre personnel à l'avant a apporté des améliorations considérables à l'aéroport 2.

M. Peters: Monsieur le président, je pense que ce n'est pas là le terme tout à fait exact. J'aimerais que la prochaine fois qu'Air Canada comparaîtra devant nous, c'est-à-dire probablement lors du rapport annuel, M. Pratte vienne avec le vice-président responsable du trafic pour que nous puissions poursuivre cette question car le public est en général d'accord pour déclarer qu'Air Canada est une extrêmement bonne compagnie en vol et absolument impossible au sol.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je poserai une question rapide en prenant sur le temps de M. Peters. Est-ce qu'Air Canada a pris part au dessin de l'aéroport 2? Est-ce vous qui en êtes responsable?

[*Text*]

Mr. Pratte: Oh no, no.

Mr. Mackasey: In other words you are using it, but you were not the architect?

Mr. Pratte: No. That is the terminal originally designed by the Ministry of Transport.

Mr. Mackasey: You had to adjust to what is there? Who was the Minister in those days, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: Pardon?

Mr. Mackasey: Who was the Minister, I have forgotten?

Mr. Pratte: Apparently that started with . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Jamieson.

Mr. Pratte: Mr. Hellyer. It started in 1967.

An hon. Member: Baldwin was the deputy minister.

Mr. Mackasey: Do you still have control of the . . .

The Chairman: Order, order gentlemen.

Mr. McRae: A very short supplementary because we are not getting ourselves on the list. I would just like to put on the record that on 170 flights I have only lost one piece of baggage and I think that is . . .

Mr. Mackasey: You probably never checked it.

The Chairman: Order gentlemen. I have three names left on my list. It is 5:00 o'clock If we run through these three names it will be 5:30 p.m. and then perhaps we could send Air Canada back on one of their planes to Montreal.

Mr. Stevens is the next questioner. If you want me to read the names I have Stevens, Blenkarn and Mazankowski and I will hold you closely to 10 minutes.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I will not be able to ask all these questions then.

The Chairman: Well Mr. Blenkarn, you have had quite a go at it. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you Mr. Chairman. Mr. Pratte maybe you could first of all clarify for me some of your earlier testimony. When I was raising the question about the proposed pricing of Canadair I mentioned it was $22 million and you referred me to 5.3 on page 5-4 of the—are you with me?

Mr. Pratte: Yes, I think I follow you sir.

Mr. Stevens: I think you drew the Committee's attention to the fact that you had said in this proposal:

> However in preparing the plan the parties did not wish to formally approach General Dynamics and Hawker Siddeley, without prior knowledge and approval of the Federal Government.

Is that not correct?

Mr. Pratte: Yes, that is what it says there and that is the part I referred to.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Oh non, pas du tout.

M. Mackasey: Autrement dit, vous l'utilisez, mais vous n'en êtes pas l'architecte?

M. Pratte: Non. L'aéroport fut à l'origine conçu par le ministère des Transports.

M. Mackasey: Vous avez donc dû vous contenter de ce qui était là? Qui était ministre alors, monsieur Pratte?

M. Pratte: Pardon?

M. Mackasey: Qui était le ministre d'alors, je ne me souviens plus?

M. Pratte: Je crois que cela a commencé avec . . .

M. Blenkarn: M. Jamieson.

M. Pratte: M. Hellyer. Cela remonte à 1967.

Une voix: Baldwin était sous-ministre.

M. Mackasey: Avez-vous toujours le contrôle de . . .

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. McRae: Je voudrais juste ajouter très rapidement un détail car nous ne figurons pas à la liste. Permettez-moi simplement d'indiquer que sur 170 vols je n'ai jamais perdu un bagage mais je pense que c'est . . .

M. Mackasey: Vous ne l'avez probablement jamais enregistré.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il reste trois noms sur ma liste. Il est 17 h 00. Si nous donnons la parole à ces trois personnes, il sera 17 h 30 et nous pourrons peut-être aussi renvoyer Air Canada à Montréal sur l'un de ses avions.

M. Stevens pourrait ainsi prendre la parole maintenant. Voici les noms que j'ai sur ma liste: Stevens, Blenkarn et Mazankowski et je vous donne à chacun à peu près 10 minutes.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je ne pourrai pas alors poser toutes ces questions.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous avez eu déjà beaucoup de temps. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président. Monsieur Pratte, peut-être pourriez-vous tout d'abord clarifier pour moi ce que vous avez dit plus tôt. Quand j'ai soulevé la question du prix proposé pour Canadair j'ai parlé de 22 millions de dollars et vous m'avez renvoyé à 5.3 à la page 5-4 du . . . y êtes-vous?

M. Pratte: Oui, je pense que je vous suis, monsieur.

M. Stevens: Je pense que vous avez attiré l'attention du Comité sur le fait que vous aviez dit dans cette proposition:

> Toutefois, en préparant ce projet les parties ne souhaitaient pas approcher officiellement General Dynamics et Hawker Siddeley sans en avertir tout d'abord le gouvernement fédéral et recevoir son approbation.

N'est-ce pas vrai?

M. Pratte: Oui, c'est bien ce qui est écrit et c'est ce dont je parlais.

[*Texte*]

Mr. Stevens: Yes and do you stand by that, that you have not approached General Dynamics?

Mr. Pratte: Oh, sure.

Mr. Stevens: You do?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Stevens: Then why in the letter of transmittal, and I refer to the October 29 letter, did you in the second paragraph categorically say:

> This proposal has been discussed with officials of the General Dynamics Corporation, and they have expressed their general agreement.

Mr. Pratte: It has been discussed between Mr. Rathgeb, as I understand it and some officials of General Dynamics. I was not a party to these discussions, and I think it is said also at page 5-5 that General Dynamics are prepared to sell Canadair on some equitable basis.

I was told by Mr. Rathgeb and by Mr. Kearns that this was so and I had no other communication with General Dynamics except through Mr. Kearns who is the President of Canadair.

Mr. Stevens: But Mr. Pratte just think of the purport of what you are saying. You have informed this Committee by referring to page 5-4 that in preparing the plan the parties did not wish to formally approach General Dynamics.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Stevens: Without the prior knowledge and approval of the federal government—the approval of the federal government—but in the letter of transmittal that accompanied your proposal you categorically say that you have approached General Dynamics and they have expressed their general agreement.

• 1705

Mr. Pratte: What the proposal says, and I think it is very clear, is that the matter has not been negotiated with General Dynamics . . .

Mr. Stevens: That is not what you say. With all due respect, in your words you say:

> In preparing the plan the parties did not wish to formally approach General Dynamics.

Mr. Pratte: You know the word "formally", and you note also on page 5-5 it is stated that General Dynamics are prepared to sell Canadair on some equitable basis, which certainly assumes there has been some informal conversation.

Mr. Stevens: Can you supply us then, if not today, certainly by the time we meet again, with the earning figures for Canadair and for de Havilland?

Mr. Pratte: Yes, whatever published information I have, I will give.

Mr. Stevens: No, I am going further than that. Be it by leak or however it has come before us, there is a proposal involving Canadair and de Havilland, and I think we, as a Committee, when we are considering your financing have the right to know exactly where you are spending your time and how you are utilizing your employees. Presumalby some time was spent in reviewing this proposal. I am saying that I can only assume in arriving at a $22 million price for Canadair and $25 million for de Havilland that you, at least, had available to you their last fiscal earnings figures. I would like to see them and I think the Committee should see them.

[*Interprétation*]

M. Stevens: Oui, et c'est pour cela que vous n'auriez pas contacté le General Dynamics?

M. Pratte: Oh, certainement.

M. Stevens: Oui?

M. Pratte: Oui.

M. Stevens: Alors pourquoi dans la lettre du 29 octobre affirmez-vous catégoriquement au deuxième paragraphe:

> Cette proposition a été discutée avec des représentants de la société General Dynamics qui se sont déclarés dans l'ensemble d'accord.

M. Pratte: La discussion a eu lieu entre M. Rathgeb et certains représentants de General Dynamics d'après ce que je comprends. Je n'ai pas pris part aux discussions, et je pense qu'il est également dit à la page 5-5 que General Dynamics est prêt à vendre Canadair de façon équitable.

M. Rathgeb et M. Kearns m'ont dit qu'il en était ainsi et je n'ai pas eu d'autres contacts avec General Dynamics sinon par M. Kearns qui est président de Canadair.

M. Stevens: Mais, monsieur Pratte, réfléchissez un peu à l'importance de ce que vous dites. Vous avez informé le Comité en le renvoyant à la page 5-4 qu'en préparant le projet les parties ne souhaitaient pas officiellement contacter General Dynamics.

M. Pratte: C'est exact.

M. Stevens: Sans qu'auparavant le gouvernement fédéral n'en soit averti et n'ait donné son approbation—l'approbation du gouvernement fédéral—mais dans la lettre d'envoi qui accompagnait votre proposition vous affirmez catégoriquement que des pourparlers ont eu lieu avec General Dynamics qui s'est déclaré dans l'ensemble d'accord.

M. Pratte: La proposition dit très clairement que les questions n'ont pas encore été négociées avec *General Dynamics* . . .

M. Stevens: Ce n'est pas ce que vous dites. Excusez-moi mais vous avez dit:

> En préparant le projet, les partis n'ont pas voulu rencontrer directement *General Dynamics.*

M. Pratte: Vous connaissez le mot «officiellement» et vous remarquerez également à la page 5-5, on dit que *General Dynamics* disposé à vendre Canadair selon une formule équitable, ce qui certainement suppose qu'il y avait eu des conversations officieuses.

M. Stevens: Pouvez-vous nous fournir, sinon aujourd'hui, du moins lorsque nous nous rencontrerons de nouveau, quels sont les gains de Canadair et de Havilland?

M. Pratte: Les renseignements publiés dont je dispose vous seront fournis.

M. Stevens: Non, je veux plus que cela. Que ce soit une fuite ou autre chose, le document que nous avons devant nous est une proposition concernant Canadair et *de Havilland* et je crois que le Comité a le droit, en étudiant les finances, de savoir exactement à quoi vous passez votre temps et comment vous utilisez vos employés. Il est évident qu'on a passé du temps à réviser cette proposition. Je prétends que pour en arriver à 22 millions de dollars à Canadair et 25 millions pour *de Havilland,* vous avez eu certainement les dernières recettes fiscales de ces deux compagnies. J'aimerais les voir et je crois que le Comité est également intéressé.

[*Text*]

Mr. Pratte: Whenever we make a decision as to whether we are going to proceed further with this thing or not, then I would be prepared to discuss it further with this Committee.

Mr. Stevens: You are unwilling, though, to reflect those earnings at the present time as far as the Committee is concerned.

Mr. Pratte: Yes, I think at this time, as I told you before, this is a working document and I am not prepared to reveal any information that has been given confidentially to me or may have been given confidentially to me by either Mr. Rathgate or the Canadair people. As I told you, this is only a working document. We do not have any indication whatsoever from the government as to whether they wish us and Comstock to pursue it. Even if they wish us to pursue it, I have not made a formal decision and the board has not passed on this proposal. So we are a very long way from any final decision on this matter.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, judging from what has transpired in respect of Wardair, I feel that it is important that when we are considering a general financing bill, we understand how you operate. We were told, when we questioned Wardair, by certain representatives on this Committee that really it was none of our business. This is a day-to-day type of function and if you, as a board, decide you want to buy a 33 per cent interest in Wardair, it is something probably we should not really be questioning. With all due respect to those members, I feel that it is exactly what we should be questioning and we are very fortunate that this proposal was leaked to us because if it had not been leaked to us it could well be that we would find a deal that truly had reaped fruition, as you have indicated, and then after the fact we would have to pass some resolution asking the government, the Cabinet or somebody not ratify a deal. Really, as an air carrier and the air carrier owned exclusively by the Government of Canada, I do not think you have any business getting into this type of proposal.

Mr. Pratte: That is your opinion and that is really what the government has to decide, whether we have any business in that type of business or not. If the government says that they do not want us to be involved in that kind of business, then that is fine. That is the end of it. I am not going to fight for this. I am not going to push for it. That would be the end of it. If they say that they have no objections, then the proposal has to be examined in much, much greater detail.

Mr. Stevens: Have any members of the Cabinet discussed this proposal with you, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: I think the letter was sent to Mr. Arthur and personally I have had no discussion with him or with the . . .

Mr. Stevens: No member of the present Cabinet has ever discussed this proposal with you; is this what you are saying?

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mackasey, on a point of order.

Mr. Mackasey: I have a very important point of order here. There is such a thing as Cabinet solidarity and it would not be unusual if the Minister of Transport were to discuss this with the President of Air Canada in a very informal manner. It would not mean that the Minister of Transport in any way was committed to the proposition.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Lorsque nous prendrons une décision pour savoir si nous allons donner suite à cette question ou non, je serai disposé à en discuter avec le Comité.

M. Stevens: Vous ne voulez donc pas, nous dire à ce moment-ci quels sont ces gains.

M. Pratte: Oui, je vous répète qu'à ce moment-ci, il s'agit d'un document de travail et que je ne suis pas disposé à révéler certains renseignements qui m'ont été donnés à titre confidentiel soit par M. Rathgate ou par les représentants de Canadair. Je vous l'ai dit, il s'agit seulement d'un document de travail. Nous n'avons pas de preuve que le gouvernement désire que nous poursuivions cette affaire avec *Comstock*. Même si le gouvernement le désire, je n'ai pas pris de décision formelle et le conseil n'a pas adopté cette proposition. Par conséquent, nous sommes très loin d'une décision finale en la matière.

M. Stevens: Monsieur Pratte, si l'on en juge par ce qui a transpiré de l'affaire Wardair, je crois qu'il est très important lors de l'étude d'un bill financier que nous sachions comment vous fonctionner. Lorsque nous avons questionné Wardair, certains représentants nous ont dit que ce n'était pas vraiment de nos affaires. C'est notre travail de tous les jours et si vous, comme représentant du conseil décidiez d'acheter 33 p. 100 d'actions dans Wardair, ce n'est probablement pas un sujet qui nous intéresse. Sauf le respect que je dois aux membres du Comité, je crois que c'est exactement là qu'il faut nous informer et nous sommes très chanceux que cette proposition nous ait été révélée, parce que s'il n'y a avait pas eu de fuite, il se peut très bien que le projet se soit réalisé. Nous aurions dû peut-être par la suite devoir adopter une résolution demandant au gouvernement, au Cabinet ou à quelqu'un d'autre, de ne pas ratifier l'entente. En tant que transporteur aérien, et le seul transporteur aérien qui appartient au gouvernement du Canada, je ne crois pas que vous deviez vous engager dans ce genre de proposition.

M. Pratte: C'est votre opinion, et c'est ce que doit décider le gouvernement, si nous devons nous occuper de ce genre de chose on non. Si le gouvernement dit qu'il ne veut pas, c'est très bien. Ce sera la fin. Je ne vais pas me battre pour cela. Je ne vais pas pousser l'affaire non plus. Si le gouvernement dit par contre qu'il n'a pas d'objection, à propos si cela sera étudié en détail.

M. Stevens: Certains membres du Cabinet ont-ils discuté de cette proposition avec vous, monsieur Pratte?

M. Pratte: Je crois que la lettre a été envoyée à M. Arthur, je n'en ai pas discuté personnellement avec lui ou avec . . .

M. Stevens: Personne du cabinet actuel a discuté de cette proposition avec vous, est-ce bien ce que vous dites?

M. Mackasey: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Mackasey invoque le Règlement.

M. Mackasey: J'ai un point très important à soulever. Il y a une chose qui s'appelle la solidarité du cabinet et ce serait plutôt inhabituel que le ministre des Transports discute officieusement de cette question avec le président d'Air Canada. Cela ne signifie pas que le ministre des Transports soit de quelque façon engagé pour cette proposition.

[*Texte*]

The Chairman: That is right.

Mr. Mackasey: In fact, I would be very surprised if the Minister of Transport after seeing the document did not at least talk to somebody in Air Canada to see just whether there had been any more intensive discussion . . .

The Chairman: Mr. Mackasey, Mr. Pratte and Mr. Vaughan were checking their memories. I do not know what their answer was, Mr. Mackasey.

Mr. Pratte: I think that it is fair to say that I got the reaction from the Minister of Transport when he read the information. I think it was quite natural.

Mr. Stevens: Has the Minister of Industry, Trade and Commerce given any reaction? After all, it is addressed to his department?

Mr. Pratte: No, I have never had any conversation with him on that.

Mr. Stevens: They did not even acknowledge your letter?

Mr. Pratte: No.

The Chairman: Your time is nearly up. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Well, if my time is nearly up, Mr. Chairman, perhaps I, at this point can move a motion . . .

Mr. Pratte: Well, mind you, the Minister did not have to acknowledge my letter because the letter was not addressed to him. The letter was addressed to Mr. Arthur.

The Chairman: Read your motion.

Mr. Stevens: My motion, Mr. Chairman, is that this Committee recommend that the government consider the advisability of informing the proper officials of Air Canada that they should not proceed with a proposal for the rationalization of the Canadian aerospace industry as submitted by Air Canada and Comstock International Limited by letter of transmittal dated October 29, 1973, nor with any similar proposal that might be so submitted.

The Chairman: Could I have a look at this? I should advise the Committee that naturally I will not make a whole ruling on it, but I have my reservations about it because we have a financing bill before us which deals with an authorization for the expenditures of money for certain things, and Section 7 specifically says:

> . . . for the purpose of enabling Air Canada to discharge obligations that have become due and payable in that period.

And the period they are referring to is from January 1, 1973, to June 30, 1974.

An hon. Member: Right.

The Chairman: This Comstock deal that has been . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, on a point of information . . .

The Chairman: I was just explaining, if I might, the difficult position I find myself in. The Comstock deal is merely a proposal. There is no firm commitment by either party, as I understand it, to go ahead and spend money. It is the type of motion, Mr. Stevens, in which you are attempting to get this Committee to convey an opinion on a proposal to the public, to the Air Canada officials, to the government and anybody else I guess who would want to read about it. It is the type of motion which could be better moved when we had the Annual Report of Air Canada before us because then you are going to be discussing fleet and fleet facilities and the financial position and the direction in which Air Canada might well be going, but when

[*Interprétation*]

Le président: C'est juste.

M. Mackasey: Je serais très surpris si le ministre des Transports n'avait pas, après avoir vu le document discuté avec quelqu'un d'Air Canada pour savoir s'il y avait eu des débats plus poussés . . .

Le président: Monsieur Mackasey, M. Pratte et M. Vaughan essaient de se souvenir. Je ne sais pas quelle sera leur réponse.

M. Pratte: Il est juste de dire je pense que j'ai obtenu cette réaction du ministre des Transports après qu'il eut lu ces renseignements. C'est tout à fait naturel je pense.

M. Stevens: Est-ce que le ministre de l'Industrie et du Commerce vous a fait connaître sa réaction? Après tout, c'était adressé à son Ministère?

M. Pratte: Non, nous n'en avons jamais parlé.

M. Stevens: N'a-t-il pas accusé réception de votre lettre?

M. Pratte: Non.

Le président: Votre temps est écoulé monsieur Stevens.

M. Stevens: Eh bien si mon temps est écoulé, monsieur le président, je pourrais à ce moment-ci proposer une motion . . .

M. Pratte: Remarquez que le ministre n'avait pas à accuser réception de ma lettre, car elle ne lui était pas adressée. Elle était adressée à M. Arthur.

Le président: Lisez votre motion.

M. Stevens: Monsieur le président, ma motion c'est que le Comité recommande que le gouvernement étudie l'utilité d'informer les hauts fonctionnaires compétents d'Air Canada de ne pas donner suite à une proposition de rationalisation de l'industrie canadienne aérospatiale, telle que proposée par Air Canada et *Comstock International Limited* dans la lettre d'accompagnement du 29 octobre 1973, ni à aucune proposition semblable qui pourrait être déposée.

Le président: Puis-je jeter un coup d'œil? Je dois avertir le Comité que naturellement je ne prendrai pas de décision complète à ce sujet, j'ai quelques réserves étant donné que nous étudions un bill financier qui traite d'une autorisation de prestations de fonds pour certaines dépenses et qui stipule, à l'article 7:

> . . . afin de permettre à Air Canada d'acquitter des obligations qui sont échues et devenues payables pendant cette période.

La période à laquelle on fait mention s'étend du 1er janvier 1973 au 30 juin 1974.

Une voix: Vous avez raison.

Le président: Cette affaire Comstock qui a été . . .

M. Mackasey: Monsieur le président, pour des fins de renseignements . . .

Le président: J'étais en train d'expliquer, si vous me le permettez la position difficile dans laquelle je me trouve. L'affaire Comstock est purement et simplement une proposition, il n'y a pas d'engagement ferme ni d'un côté ni de l'autre, si j'ai bien compris de dépenser de l'argent. Ce genre de motion, monsieur Stevens par laquelle vous essayez d'obtenir que le Comité donne son opinion sur une proposition pour que le public, les hauts fonctionnaires d'Air Canada et le gouvernement et même quiconque voudrait la lire pourrait la connaître. C'est le genre de motion que nous pourrions proposer plus sérieusement lorsque le rapport annuel d'Air Canada nous sera confié, car à ce moment-là nous pourrons discuter de flottes d'avions et

[*Text*]

we have a specific bill before us dealing with expenditures during a particular period for the purchase of engines and what have you, I do not think is the right time. Now I will listen to some advice from the Committee but I am leaning very heavily in that direction right now. Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I was going to suggest the appropriate time for this would be when the Annual Report came through. I think Mr. Stevens has done the Committee a fairness in bringing up the subject but the worst you could say is that it is an ill-advised initiative on the part of somebody in Air Canada. You could go to the other extreme and compliment someone for some initiative. It all depends where you sit or how you see it.

• 1715

It is obvious that it is not based on government policy. I think Mr. Pratte made this statement two or three times. There has been no such government policy but there must be a rationalization of the air space industry in this country. If so, whether or not Air Canada should be involved is government policy. Obviously someone assumed the initiative that if and when there was government policy, this might be a good way for it to go. I will not pass judgment on the rashness or the intelligence of the person who started the project. I do not think it would be useful to proceed further on this. It has not gone beyond this weak document some of us have in front of us. We all recognize that it is not based on government policy. The logical time to get into this in depth would be when Air Canada comes back to account for its actions when it brings in its annual report. This, as you mentioned, is not what we are here for today.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, may I speak on that? I can understand your problem in this but I feel that we are taking too narrow a view of the situation. To suggest that the only time that we can properly put forth such a motion is when we are considering . . .

The Chairman: I did not say it was the only time; I thought it would be a better time.

Mr. Stevens: All right. Even as a better time I would suggest it is not correct. We are now being asked literally to consider financing for Air Canada. It is very important that in approving financing right into the middle of 1974, that we take into account what ever we can learn as to what Air Canada is doing with its time.

Air Canada—even to the extent that they have joined in this submission—have spent the time of their employees. This means money. I believe they have brought in a consultant for some advice, at least in a casual way. Air Canada, as I understood it, is supposed to be an air carrier, handling the baggage that Mr. Peters gets concerned about, and the passengers and so on. They have been spending some percentage of their time, their executives' time, in coming up with a proposal to the government saying: "We think this is a rationalization that you should consider". As I pointed out, Mr. Pratte even goes so far as to say that he looks forward to it coming to fruition. Surely when we are considering financing, it behoves this Committee to say, "Financing for what?"

[*Interpretation*]

d'installations, de la position financière et de la direction que doit emprunter Air Canada. Mais lorsque nous avons un bill à étudier qui traite de dépenses pendant une certaine période pour l'achat de moteurs et autres, je ne crois pas que le temps soit bien choisi. Je vais maintenant écouter les conseils des membres du Comité, mais je penche très fortement dans cette direction. Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'allais proposer que le temps approprié serait lors de l'étude du rapport annuel d'Air Canada. Je trouve que M. Stevens a eu raison de soulever la question, mais il ne fallait pas dire que c'est une initiative inopportune de la part d'un membre du personnel d'Air Canada. On aurait pu tout aussi bien féliciter cette personne d'avoir pris l'initiative. Tout dépend de votre point de vue.

Il est évident qu'il n'est pas fondé sur la politique du gouvernement. M. Pratte l'a répété deux ou trois fois. Il n'existe pas de politique gouvernementale en la matière, mais il faut néanmoins rationaliser l'industrie aéro-spatiale du pays. La question de savoir si Air Canada doit ou ne doit pas participer à cette évolution relève de la politique du gouvernement. Il est clair que quelqu'un a décidé que lorsque le gouvernement fixera une politique, ce sera là la voie à suivre. Ce n'est pas à moi de juger la personne qui a lancé ce projet. Il est inutile à mon avis de s'appesantir sur cette question. Il n'existe pour le moment que ce document dont certains d'entre nous ont reçu un exemplaire. Nous savons tous qu'il n'est pas fondé sur la politique du gouvernement. C'est au moment où Air Canada comparaîtra devant nous à nouveau pour nous présenter son rapport annuel qu'il faudra examiner cette question plus à fond. Or ce n'est pas là le but de notre réunion d'aujourd'hui.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Je comprends votre position, mais à mon avis vous voyez les choses de façon trop étroite. En disant que pareille motion ne peut être déposée que lorsque nous examinons . . .

Le président: Je n'ai pas dit que ce serait l'unique fois, j'ai dit que ce serait plus opportun.

M. Stevens: D'accord. Mais même alors, je ne suis pas d'accord. Nous n'avons pas été chargés d'examiner uniquement et exclusivement le financement d'Air Canada. Il est essentiel qu'avant d'approuver les crédits de financement valables jusqu'à la moitié de 1974, que nous soyons au courant de tous les aspects du fonctionnement d'Air Canada.

Ainsi la collaboration d'Air Canada à la rédaction de ce rapport a exigé du temps de la part de ces employés. Ils ont en plus consulté un expert. Air Canada en tant que compagnie aérienne est chargée de transporter les bagages, question qui préoccupe vivement les passagers. Or les cadres d'Air Canada ont consacré du temps pour élaborer un projet de rationalisation soumis à l'attention du gouvernement. M. Pratte a même dit qu'il espère que ce projet sera mis en œuvre. Or le Comité doit savoir à quoi serviront les crédits qu'il va dégager.

[*Texte*]

Without some comment and certainly without a motion from this Committee, there is no reason why Air Canada, if they finally get the green light that this is government policy, will not have this deal consummated. They will be committed by the time we get around to considering the Air Canada annual report. I suggest that this Committee say that in our opinion the government should tell Air Canada, that it is not government policy to proceed with your proposal.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I presume Mr. Stevens is talking about the annual report of 1973.

Mr. Stevens: Early 1973, yes.

Mr. Mackasey: That will not be out until some time in 1974. I do not think this Committee has the responsibility or even the right to tell government what government policy shall be. This is one of the fruits of getting elected, I am afraid. The role of the Opposition is to help refine the policy once the government establishes it. We stand or fall in the public eye on whether or not our policy is good or bad. So you can give it all the advice you want as to what its policy should be, but in the final analysis it will be what the government wants it to be.

I do not think this is Air Canada's problem. I think Mr. Pratte made it clear at the very beginning that he understands that this proposition would only be viable if and when government policy suggests the rationalization of the aerospace industry, particularly the De Haviland-Canada airway. Air Canada is some form of a catalyst or agent.

• 1720

It seemed obvious from Mr. Pratte's remarks today that he is admitting that as yet it is not government policy. So, someone has gone ahead on the premise that if it were government policy, this might be a good proposition. I doubt if he has gone beyond this, because I doubt very much if anybody has clarified with Mr. Pratte or anyone else in Air Canada what government policy is on the rationalization of the particular industry. We can adopt all the motions in the world and the government will simply say that it has not come up with any policy yet.

The Chairman: Mr. Mackasey, your wisdom has stretched away from the assistance the Chair was asking for, which was some advice as to whether this was in order, not about the motion.

Mr. Mackasey: Perhaps I was carried away by Mr. Stevens' remark. If you are asking me if the motion is in order I would say very humbly that as far as I am concerned it is not, and if you roll the other way we do not particularly care. You are going to have to make that decision.

The Chairman: I always want you to care what the Chair does. Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, one of the major problems that I am sure the Chair has faced throughout the hearings is the fact that the annual statements of both Air Canada and Canadian National Railways have not been available for scrutiny by members for a considerable period of time. Indeed, one of the features of this bill is to appoint auditors. It is really a bit hard for you, sir, to rule against a motion of this kind when the statements have never been presented, and to say that we should perhaps then have the right to produce this kind of a motion when the statements

[*Interprétation*]

Si le Comité ne fait rien, et si Air Canada obtient la faveur, rien n'empêchera la compagnie de mettre ce projet en œuvre. Tous les engagements auront déjà été pris au moment où le bilan annuel d'Air Canada nous sera soumis pour examen. Je suggère dès lors que le Comité déclare qu'à son avis le gouvernement devrait faire savoir à Air Canada qu'il n'envisage pas de donner suite à cette suggestion.

M. Mackasey: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: M. Stevens fait sans doute allusion au rapport annuel de 1973.

M. Stevens: Du début de 1973.

M. Mackasey: Il ne sera publié qu'en 1974. A mon avis, le Comité n'a pas le droit de dire au gouvernement quelle doit être sa politique. Le rôle de l'opposition se limite à raffiner la politique établie par le gouvernement. Le gouvernement est jugé par le public selon la qualité de sa politique. Vous êtes donc libres de conseiller le gouvernement, mais, en dernière analyse, c'est le gouvernement qui détermine la politique.

A mon avis, ceci ne concerne nullement Air Canada. M. Pratte a dit clairement dès le début qu'il sait fort bien que cette politique ne pourrait être mise en œuvre que lorsque le gouvernement aurait décidé de rentabiliser l'industrie aérospatiale et plus particulièrement la société De Haviland-Canada. Air Canada jouera le rôle d'un catalyseur.

Il est clair d'après ce que M. Pratte a dit aujourd'hui que telle n'est pas encore la politique du gouvernement. Quelqu'un a donc élaboré ce projet sur le principe de cette décision de la part du gouvernement. Je ne pense pas que l'on souhaite aller plus loin et je ne pense pas que M. Pratte puisse dire actuellement quelle est la position du gouvernement en ce qui concerne la rationalisation de ce secteur. Quelles que soient les motions que nous adoptions, le gouvernement dira qu'il n'a pas encore arrêté sa position.

Le président: Monsieur Mackasey, je vous avais demandé votre avis quant à la recevabilité de cette motion et non pas un discours au sujet de ladite motion.

M. Mackasey: Je me suis laissé emporter par la remarque de M. Stevens. Quant à savoir si la motion est recevable ou non, à mon humble avis, elle ne l'est pas. Mais vous pouvez décider autrement.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, une des difficultés majeures auxquelles vous avez dû vous heurter en tant que président, tout au long de ces séances, c'est que le bilan annuel d'Air Canada et du CN n'ont pas été soumis depuis longtemps à l'examen du comité. Or, le bill prévoit la nomination de vérificateurs. Il vous est difficile de déclarer cette motion irrecevable alors que les états financiers ne nous ont pas été soumis; mais d'un autre côté, dire que nous avons le droit de déposer une motion de ce genre au moment où nous examinerons les bilans ne permet pas aux

[*Text*]

are being reviewed is a situation that does not really give members a chance to express opinions with respect to management activities and the proposed contracts that management is running into.

Sir, this is a pretty elaborate proposal. It is pretty well done. It certainly cost a great deal of money, as Mr. Stevens suggested, for its production. We are looking at a bill involving $140 million to Air Canada for further investment in activities, and unfortunately the bill is not specific. It does not cover exactly what Air Canada proposes to do with the money, and one of the problems in this Committee hearing is that we have not even got down to an exact allocation of these moneys. However, it is clear that there is a proposal to spend something in excess of $3 million of Air Canada's money. In addition to that, of course, there is some $15 million . . .

The Chairman: You are making the same mistake that Mr. Mackasey made, Mr. Blenkarn. You are debating the motion.

Mr. Blenkarn: No, I am not, sir. I am trying to keep on this topic. I am not debating that, I am saying that because this is a bill involving advances to Air Canada of $140 million and because Air Canada has clearly indicated that if it is government policy it is going to use $3 million odd dollars in this deal, and because this bill covers the period until June of 1974, that this motion is in order because it affects how Air Canada is going to spend the money it is getting under this bill. That is why I suggest to you, sir, that the motion is in order.

The Chairman: I think, owing to the time of day, that I would be wise to rule on the motion.

M. Comtois: Monsieur le président . . .

The Chairman: Go ahead, Mr. Comtois.

M. Comtois: Je pense que la motion veut rejeter une politique inexistante. Je me demande donc si elle n'est pas par le fait même inopportune. M. Stevens veut rejeter une politique qui n'existe pas, en la fondant sur un document de travail, ce qui ne tient pas du tout. C'est une question hypothétique qui n'a pas été décidée, mais qu'on veut pourtant rejeter.

The Chairman: Mr. MacKay, do you have anything new to add to this?

• 1725

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I am going to make a revolutionary suggestion. I think you should take a very liberal attitude towards this motion. If, in the ordinary course of events, the government, or the Minister, was prepared to indicate that we would indeed have a chance early in the new session, if there is one, to have the benefit of the attendance of Air Canada in the context that Mr. Mackasey rightly suggested would be more appropriate, in short, with the annual report, then, Mr. Chairman, I think you should take a more narrow approach. But keeping in mind, as Mr. Blenkarn and other members have said, that it has been a long time since the Committee has had an opportunity to talk with Air Canada officials, in the absence of any reasonable assurance that we are going to see them again in the near future I think the expression . . .

[*Interpretation*]

membres du comité d'exprimer un avis valable concernant la gestion et les contrats que la direction des sociétés envisage de conclure.

Il s'agit ici d'une proposition complexe et bien rédigée et qui a dû vous coûter beaucoup d'argent comme M. Stevens l'a dit. Le bill prévoit 140 millions de dollars au titre des investissements d'Air Canada mais, malheureusement, le bill ne donne pas plus de précision. Il ne précise pas en effet ce qu'Air Canada fera de cet argent et nous ne savons même pas à quoi ces fonds seront destinés. Ce qui est clair, c'est qu'on se propose de dépenser plus de 3 millions de dollars sur les fonds attribués à Air Canada. Il y a, en outre, quelque 15 millions en suspens.

Le président: Vous faites la même erreur que M. Mackasey, monsieur Blenkarn. Vous êtes en train de débattre la motion.

M. Blenkarn: Non c'est faux. Je ne discute pas; je dis simplement qu'étant donné que ce bill prévoit des avances de 140 millions de dollars à Air Canada et étant donné, en outre, qu'Air Canada laisse clairement entendre que si le gouvernement est d'accord, elle compte dépenser 3 millions de dollars pour ce projet; étant donné enfin que ce bill est valable pour la période allant jusqu'à juin 1974, la présente motion est recevable puisqu'elle traite de la façon dont Air Canada compte dépenser les fonds obtenus en application du présent bill. C'est pourquoi à mon avis, cette motion est bien recevable.

Le président: Comme il se fait tard, je vais statuer sur la motion.

Mr. Comtois: Mr. Chairman

Le président: Allez-y, monsieur Comtois.

Mr. Comtois: In my opinion this motion is trying to reject a policy which does not even exist. But this alone, I think, would make it out of order. Mr. Stevens wants to reject a policy which does not as exist as yet, by basing it on a working document which is complete nonsense. It is a hypothetical question which he is trying to rebuff before it has even been decided upon.

Le président: Monsieur MacKay, avez-vous quelque chose de nouveau à ajouter?

M. MacKay: Monsieur le président, j'ai une suggestion révolutionnaire à faire. A mon avis, vous devriez adopter une attitude très libérale à l'égard de cette motion. Si dans le cours normal des événements, le gouvernement, ou le ministre, était prêt à indiquer que nous pourrions en effet au début de la prochaine session, s'il y en a une, bénéficier de la présence d'Air Canada à propos de ce qu'a dit M. Mackasey très justement; bref, lors du rapport annuel, je pense alors, monsieur le président, que vous devriez adopter une approche plus étroite. Mais gardant à l'esprit, comme l'ont dit M. Blenkarn et d'autres membres, qu'il y a longtemps que le Comité a eu l'occasion de discuter avec les représentants d'Air Canada, sans être sûrs que nous allons les revoir très bientôt, je pense . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. MacKay, the fact that it has been a long time since we have had Air Canada before the Committee does not make the motion in order or otherwise. It is a regrettable thing, and I am sad about it and so on, but it does not make it in order, having listened to the wisdom I could glean from the various members who so generously attempted to give me some advice on this. Mr. Mazankowski, is it on this point of order?

Mr. Mazankowski: On the point of order.

The Chairman: On the point as to whether it is in order.

Mr. Mazankowski: That is right. I simply want to say this, Mr. Chairman. We are dealing here with two or maybe three things, the anticipated expenditure of money and the bill—whose subject matter has been referred to us, namely Bill C-164 to provide for financing for Air Canada of something in the order of $140 million plus $13 million. So that I think in that respect the motion should be qualified as eligible.

The second point I wished to make is that the government has just recently enunciated quite clearly its policy in respect to air transportation. We should remember and certainly take heed of the Minister's remarks in that regard, in which he indicated that the government is dedicated first, to ensure safe, efficient and convenient air services to meet the travelling needs of Canadians, second, to contribute to the economic and social well-being of the country, and third, to ensure that the air transportation services are reasonably balanced. That is the policy of the government with respect to air.

I want to end on this note. The business of Air Canada, in my opinion, is not to get into the aerospace industry. Mr. Pratte clearly indicated in his opening statement and I agree with him wholeheartedly . . .

The Chairman: That is a good opinion to have, Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: . . . when he stated and I only want to . . .

The Chairman: . . . but we are debating a motion . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Mackasey dealt at length with policy. If you want to rule me out of order then you should strike his statement . . .

The Chairman: I did, if you will recall, shorten Mr. Mackasey's . . .

Mr. Mazankowski: All right. All I want to say . . .

The Chairman: In fact I disagreed with some of the things . . .

Mr. Mazankowski: All I want to say in conclusion, and I agree with Mr. Pratte, is that the primary role and mission of Air Canada is to run a good airline and to provide service to Canadians. It is to this end that Air Canada should be dedicated. I think that, in effect, is the purpose of Mr. Stevens' motion.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur MacKay, ce n'est pas parce qu'il y a longtemps qu'Air Canada n'avait pas comparu devant ce Comité que la motion peut être déclarée recevable. C'est regrettable, et j'en suis désolé, mais elle n'en est pas recevable pour cela, d'après les conseils que les divers membres du Comité ont si généreusement essayé de me donner. Monsieur Mazankowski, voulez-vous parler de ce rappel au Règlement?

M. Mazankowski: Oui, monsieur.

Le président: A savoir si la motion est recevable ou non.

M. Mazankowski: En effet. Je voudrais simplement dire, monsieur le président, que nous traitons ici de deux ou trois choses, les dépenses prévues et le bill dont l'objet nous a été indiqué, à savoir le Bill C-164 vise à verser à Air Canada quelque chose de l'ordre de 140 millions de dollars plus 13 millions de livres, de sorte que je pense à cet égard que la motion devrait être déclarée acceptable.

Je voulais également dire que le gouvernement vient d'énoncer très clairement sa politique en matière de transport aérien. Nous devrions nous rappeler et certainement considérer les remarques du ministre à cet égard, lequel a indiqué que le gouvernement s'efforçait tout d'abord d'assurer des services aériens sûrs, efficaces et pratiques pour répondre aux besoins des passagers canadiens, deuxièmement pour contribuer au bien-être économique et social du pays, et troisièmement, pour assurer que les services de transports aériens sont raisonnablement équilibrés. C'est la politique du gouvernement en ce qui concerne les transports aériens.

Je voudrais terminer sur cette note. A mon avis, Air Canada ne devrait pas s'intéresser à l'industrie aérospatiale. M. Pratte l'a clairement indiqué dans sa déclaration initiale et je suis de tout coeur avec lui . . .

Le président: C'est très bien, monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: . . . tant il déclare et je veux seulement . . .

Le président: . . . mais nous sommes en train de discuter de la motion . . .

M. Mazankowski: M. Mackasey a longuement parlé de politique. Si vous voulez m'arrêter, vous devrez alors rayer sa déclaration . . .

Le président: Si vous vous en souvenez, j'ai également arrêté M. Mackasey . . .

M. Mazankowski: Très bien. Tout ce que je veux dire . . .

Le président: En fait, je n'étais pas d'accord avec certaines des choses . . .

M. Mazankowski: Tout ce que je veux dire pour conclure, et je suis d'accord avec M. Pratte, c'est que le rôle en premier et la mission d'Air Canada est de diriger une bonne compagnie aérienne et de fournir les services nécessaires aux Canadiens. C'est vers cette fin qu'Air Canada devrait tendre. Je pense, qu'en fait, c'est là l'objet de la motion de M. Stevens.

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I have listened . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I think it could be solved very easily if Mr. Pratte were to assure the Committee that no Air Canada money will be spent on the extension of this particular project between now and the end of March, 1974.

Mr. Mazankowski: June.

Mr. Mackasey: June, or whatever is the year covered by the money.

Mr. Mazankowski: June, 1974.

Mr. Mackasey: The bill before the House, Mr. Chairman, . . .

Mr. Pratte: Sure, I am prepared to give that some thought.

The Chairman: I think Mr. Mackasey had a novel suggestion that might have brought peace and harmony to the Committee but it did not help me in my decision on whether the motion is in order or not. I have listened to Committee members . . .

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I think we have the freshest evidence. Mr. Pratte has said that he will not agree that executive time will not be spent on this proposal and yet we are agreeing to the financing that will facilitate those executives being paid.

• 1730

The Chairman: I think it is time we should look around at all possible new ideas and I do not think you should expect the executives to tie their hands and not think of anything new until June 1974.

I have listened to all the advice I could get and I regretfully inform you, Mr. Stevens, that I find your motion out of order. And you can appeal my ruling to the Committee but you cannot debate it.

Mr. Stevens: Well, let us appeal it.

Mr. Blenkarn: He will appeal the ruling.

Mr. Stevens: Make them stand up.

Mr. Blenkarn: Poll the members.

The Chairman: Mr. Campbell, on a point of order.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I feel, that we have sat many hours now discussing Air Canada's annual report and I believe we have received all the answers that we . . .

The Chairman: What is your point of order, Mr. Campbell?

Mr. Campbell: I would like to move a motion that we adjourn.

The Chairman: You cannot do it now because, we already have a vote. My ruling has been appealed and I have no other course but to put that to the Committee.

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, j'ai écouté . . .

M. Mackasey: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Vous invoquez le Règlement, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je pense que la question pourrait être facilement résolue si M. Pratte voulait bien assurer le Comité qu'Air Canada ne dépensera rien en vue de l'élargissement de cette entreprise particulière d'ici à la fin mars 1974.

M. Mazankowski: Juin.

M. Mackasey: Juin, ou quelle que soit l'année couverte par les fonds en question.

M. Mazankowski: Juin 1974.

M. Mackasey: Le bill présenté à la Chambre, monsieur le président, . . .

M. Pratte: Il est certain que je suis prêt à réfléchir à cela.

Le président: Je pense que M. Mackasey vient de faire une suggestion qui pourrait avoir amené le paix et l'harmonie au sein du Comité mais cela ne m'a pas aidé dans ma décision quant à la recevabilité de la motion. J'ai écouté les membres du Comité . . .

M. Stevens: Monsieur le président, je pense que nous avons la preuve la plus récente ici. M. Pratte a dit qu'il n'accepterait pas que des cadres de la direction passent du temps à cette proposition et voilà que nous sommes en train de nous mettre d'accord sur le financement qui facilitera le paiement de ces cadres de direction.

Le président: Il est temps, je crois, d'explorer de nouvelles idées. Il ne faut pas s'attendre à ce que les cadres aient les mains liées et ne puissent penser à quoi que ce soit d'autres jusqu'en juin 1974.

J'ai écouté les conseils de tout le monde et je dois vous informer, à regret, monsieur Stevens, que votre motion est irrecevable. Vous pouvez en appeler au Comité, mais vous ne pouvez pas la discuter.

M. Stevens: Eh bien, j'en appelle au Comité.

M. Blenkarn: M. Stevens en appelle de votre décision.

M. Stevens: Qu'on se lève pour voter.

M. Blenkarn: Il faut demander le vote.

Le président: M. Campbell invoque le Règlement.

M. Campbell: Monsieur le président, nous siégeons depuis longtemps pour étudier le rapport d'Air Canada et je crois que nous avons reçu toutes les réponses que nous . . .

Le président: Quel est votre rappel au Règlement, monsieur Campbell?

M. Campbell: J'aimerais proposer une motion d'ajournement.

Le président: Vous ne pouvez pas le faire maintenant, puisque nous avons un vote. On en a appelé de ma décision et je n'ai pas d'autre choix que de demander le vote du Comité.

[*Texte*]

Shall the ruling of the Chairman be sustained? Do you want the members polled?

An hon. Member: Yes.

The Chairman: Then the Clerk will poll the Committee.

The Chairman's ruling sustained.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, excuse me for interrupting on a point of order but I did not understand that it was an appeal to your decision.

I think, as I explained, the questions seem to be repetitious, as are the answers, and I would like to move a motion that we adjourn, send our witnesses from Air Canada back home, and thank them very graciously for all their co-operation.

Mr. Mackasey: Just on a point of information, I think the only motion you can entertain is the one to adjourn. You cannot attach conditions.

The Chairman: You can move a motion to adjourn under certain conditions but then the conditions are debatable.

Mr. Mackasey: You mentioned two other speakers.

Mr. Campbell: There are no conditions.

Mr. Mazankowski: What was the motion?

Mr. Campbell: That we adjourn.

Mr. Mackasey: I am not debating the motion but does that mean that we are now done with Air Canada, or will Air Canada have to come back on Tuesday?

The Chairman: We can discuss that at another Committee meeting. We are meeting again this evening.

I would think, on reflection, Committee members might find that they do not need Air Canada back. If they have studied the reference of the Committee proceedings they can see that most of the questions have been answered.

I think it could happen that over the supper hour they might reach that conclusion. I do not think we can give Air Canada an absolute assurance right now that they will not be coming back, but we will be in touch and, if necessary, I think they probably would be willing to come back. We can be in touch with them on that.

Your motion is to adjourn, Mr. Campbell?

• 1735

Mr. Campbell: Yes, sir.

Motion agreed to.

The Chairman: The motion to adjourn is carried and we stand adjourned until 8 o'clock this evening, when Mr. Gibbings, of the Canadian Wheat Board, and Mr. Menzies, from the Lakehead, will be here.

[*Interprétation*]

La décision du président doit-elle être maintenue? Demandez-vous le vote?

Une voix: Oui.

Le président: Par conséquent le greffier va procéder au vote final.

La décision du président est maintenue.

M. Campbell: Monsieur le président, je m'excuse de vous avoir interrompu en invoquant le Règlement, mais je n'avais pas compris qu'on en appelait de votre décision.

Comme je l'ai dit, je crois que les questions se répètent de même que les réponses et j'aimerais proposer une motion d'ajournement, renvoyer les représentants d'Air Canada chez eux et les remercier gracieusement de leur coopération.

M. Mackasey: Pour fins de renseignement, je crois que la seule motion que nous pouvons recevoir est une motion d'ajournement. Vous ne pouvez pas y attacher de conditions.

Le président: Vous pouvez proposer une motion d'ajournement à certaines conditions, mais les conditions sont discutables.

M. Mackasey: Vous aviez parlé de deux autres personnes sur votre liste.

M. Campbell: Il n'y a pas de conditions.

M. Mazankowski: Quelle est la motion?

M. Campbell: Que nous ajournions.

M. Mackasey: Je ne discute pas de la motion, mais est-ce que cela signifie que nous en avons terminé avec les représentants d'Air Canada ou doivent-ils revenir mardi?

Le président: Nous pouvons en parler à une autre réunion du Comité. Nous nous rencontrons de nouveau ce soir.

A la réflexion, je crois que les membres du Comité se rendront compte qu'ils n'ont plus besoin des représentants d'Air Canada. S'ils étudient le renvoi de la question au Comité, ils se rendront compte que la plupart des questions ont déjà reçu une réponse.

Je crois que pendant l'heure du diner vous en viendrez à cette conclusion. Je ne crois pas que nous puissions donner aux représentants d'Air Canada l'assurance qu'ils n'auront pas à revenir, mais nous communiquerons avec eux si nécessaire. Je pense qu'ils reviendront probablement.

Vous avez une motion d'ajournement, monsieur Campbell?

M. Campbell: Oui monsieur.

La motion est adoptée.

Le président: La motion d'ajournement est adoptée et la séance est levée jusqu'à 8 h ce soir alors que M. Gibbings de la Commission canadienne du blé et M. Menzies de Lakehead nous rendront visite.

[*Text*]

EVENING SITTING

• 2021

The Chairman: Order, gentlemen. I see a quorum so we can begin. This evening we have Mr. Gibbings and Mr. Menzies with supporting staff. If they would like to come forward they are certainly welcome.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, is Mr. Gibbings from the Wheat Board?

The Chairman: Mr. Gibbings is from the Canadian Wheat Board. I was going to introduce him as soon as he is seated.

Mr. Blenkarn: And is Mr. Menzies from CTC?

The Chairman: Gentlemen, on my immediate right is Mr. C. W. Gibbings, Commissioner of the Canadian Wheat Board. On his immediate right is a Mr. G. J. Davis, transportation authority with the Canadian Wheat Board. At the corner is Mr. R. G. Menzies, Grain Co-ordinator, with the CTC stationed at Thunder Bay in order to facilitate the movement of boxcars in and out of that terminal or harbour as one could say.

Mr. Gibbings would like to make an opening statement and then we can get into a question and answer session.

Mr. C. W. Gibbings (Commissioner, Canadian Wheat Board): Mr. Chairman and gentlemen, we are pleased to have the opportunity of participating in your hearings which are related to a subject that is very important to us, the question of transportation and more particularly of course the transportation of grain to export positions.

All members of the Committee are aware that grain sales are made considerably in advance of the time of delivery. Depending on the circumstances this may mean a few weeks, a few months or sometimes several months in advance of delivery periods. As a consequence we try to tailor our sales to the ability to move those products into position at the time the customer requires them, always taking into account the availability of the grains in the country elevator positions or hopefully the deliveries that may be coming from farms at a subsequent date.

As a consequence of that at the beginning of the crop year we had sales made for delivery in August, September, October and through to the close of navigation. These sales were made in the expectation that it would be possible to move those grains into position. Unfortunately as a result of the strike which was a very disruptive feature and proceeded longer than expected, it resulted in a shortfall. Following that there was a period of time and continuing still when the demand for railway rolling stock has been very high and as a result we have fallen behind in our targets for deliveries during this period.

• 2025

Last year it was possible, as I understand it, for the railways to acquire additional rolling stock and additional power through leasing from the United States. In addition, they were able to use certain equipment that has more than one potential use, more particularly the hopper cars used to transport potash. But with the increase in potash requirements around the world this does not seem to be possible in any volume this year, although I understand the CNR in recent weeks have taken a couple of hundred cars that had been in the potash service and put them into grain for use at least until the close of navigation.

[*Interpretation*]

SÉANCE DU SOIR

Le président: A l'ordre, messieurs. Nous avons un quorum, nous pouvons donc commencer. Ce soir nous avons devant nous M. Gibbings et Menzies, avec leur personnel de soutien. Nous leur souhaitons donc la bienvenue.

M. Blenkarn: Monsieur le président, M. Gibbings fait-il partie de la Commission canadienne du blé?

Le président: Oui. J'attendais qu'il soit assis pour le présenter.

M. Blenkarn: M. Menzies représente-t-il la CCT?

Le président: Messieurs, à ma droite se trouve M. C. W. Gibbings, commissaire de la Commission canadienne du blé. A sa droite se trouve M. G. J. Davis, responsable du transport à la Commission canadienne du blé. Au coin se trouve M. R. G. Menzies, coordonnateur chargé du transport des grains à la CCT, à Thunder Bay; il est responsable des wagons couverts qui entrent et sortent de ce port.

M. Gibbings va vous faire un exposé et nous pourrons ensuite passer aux questions.

M. C. W. Gibbings (commissaire à la Commission canadienne des grains): Monsieur le président, messieurs, nous sommes heureux de participer à vos discussions en ce qui concerne une question très importante pour nous, à savoir celle du transport et plus particulièrement le transport des grains et leur exportation.

Vous n'ignorez pas que les ventes de céréales se font bien avant la date de leur livraison. Selon les circonstances, cela varie de quelques semaines à quelques mois avant la date de la livraison. En conséquence, nous essayons de faire correspondre le volume de nos ventes à la capacité de transporter ces produits au moment précis où le client les réclame, tout en tenant compte de la disponibilité des céréales dans l'élévateur ou selon les livraisons qui pourront être faites par la suite, à partir des exploitations agricoles.

Au début de la récolte, des ventes avaient déjà été effectuées, et qui devaient être livrées en août, septembre, octobre et jusqu'à l'interruption de la navigation. Nous avons passé ces contrats de vente en espérant qu'il serait possible de transporter ces céréales au port de destination. Malheureusement, à la suite d'une grève qui a duré plus longtemps que prévu, il y a eu une certaine pénurie. Nous avons connu, par la suite, une période de demande intense en wagons de chemins de fer ce qui a considérablement retardé nos livraisons à cette époque.

L'année dernière, les chemins de fer ont pu disposer d'un matériel roulant supplémentaire en louant aux États-Unis. En outre, ils ont pu utiliser certains équipements à usages multiples, notamment les wagons à trémis pour transporter la potasse. Mais, étant donné l'augmentation des besoins en potasse, sur le plan mondial, nous n'aurons pas plus de matériel roulant à notre disposition cette année, bien que le CN ait décidé d'utiliser, il y a quelques semaines, pour le transport des céréales, plusieurs centaines de wagons qui servaient au transport de la potasse, et cela jusqu'à l'interruption de la navigation.

[*Texte*]

The fact that we have not been able to move larger quantities has caused us to do a number of things including the deferment of deliveries of some volumes, particularly out of the St. Lawrence where we have deferred in excess of 15 million bushels that would normally have gone out this fall.

Our overseas customers have co-operated with us in this difficult time and have agreed to accept delivery in the spring. This we were extremely reluctant to do because it is costly in two ways. First of all, it is costly to the producers because it is then their responsibility to carry this grain for several months in Canada, and secondly, to the extent that capacity is lost in the spring to deliver sales that should have gone out this fall, it impedes our ability to make sales in the volume that we would like to make during the period after the opening of navigation in the spring. Out of Vancouver at the time that more recent sales have been made . . .

Mr. Blenkarn: What happens to price?

Mr. Gibbings: These contracts, of course, are mostly priced and so the price remains the same. The only difference is that the return to the producer is reduced to the extent that the carrying charges are greater as a result of that. Fortunately, or unfortunately, depending on whether you are looking at transportation or at the producers' welfare, when the most recent contract was made with the Chinese, in the knowledge that we were behind in our transportation availability the Chinese went for two months, the end of October, November and December, without any shipments at all. Their shipments will begin in January. And we have done a number of other things to try to compensate for this situation.

I thought it might be useful, without talking in detail about shortfall and of numbers of cars in particular ports at particular times, to place before the Committee the challenge that faces us through the balance of the crop year. Many of you who follow these things closely will recognize that the volume of grain that was produced, together with the carry-over at the end of last crop year, is about 150 billion bushels less this year than it was last year. However, if you take the carry-over of wheat that in commercial positions and on farms was about 362 million bushels last year at the end of July, a little in excess of 100 million bushels of it being on farms, it would be our wish to reduce that carry-over by at least 50 million bushels this year. That would mean that the volume of grain moved from country elevators into terminal positions and out of Canada would be about 100 million bushels less this year than last year in order to take care of the current year's production and reduce the carry-over of wheat by 50 million bushels.

We are currently about 130 million bushels below the movement out of country elevators this year as compared with last year at the same time. This means that if we are going to meet our target the volume of grain moved between now and the close of the crop year will have to be 30 million bushels more than it was during the equivalent period a year ago.

[*Interprétation*]

Le fait que nous n'ayons pu transporter de plus grandes quantités de céréales nous a causé un certain nombre de problèmes, notamment le retardement des livraisons de certaines commandes, surtout qui devaient emprunter la voie maritime du Saint-Laurent où nous avons dû retarder la livraison de plus de 15 millions de boisseaux qui, normalement, auraient dû être livrés cet automne.

Nos clients d'outremer se sont montrés très coopératifs et ont accepté que les livraisons soient faites au printemps. Nous avons beaucoup hésité devant une telle suggestion car elle est extrêmement coûteuse. Tout d'abord, elle est extrêmement coûteuse pour les producteurs car ils sont alors responsables de la conservation de leurs céréales pendant plusieurs mois, au Canada; en second lieu, cela diminuera notre capacité à faire des livraisons au printemps puisqu'il faudra faire celles de l'automne. Cela réduira donc le volume normal de nos ventes, pour cette période commençant à l'ouverture de la navigation. A Vancouver, des ventes plus récentes ont été effectuées . . .

M. Blenkarn: Qu'en est-il des prix?

M. Gibbings: La majorité de ces contrats fixe un certain prix, de sorte que ce dernier reste le même. La seule différence est que le bénéfice du producteur est quelque peu réduit en ce sens que les frais d'entreposage seront plus élevés. Heureusement, ou malheureusement, selon que l'on se place du côté du transporteur ou du producteur, lorsque le dernier contrat a été conclu avec les Chinois, nous savions très bien que nous allions connaître certaines difficultés; les Chinois ont accepté de ne pas recevoir de livraison pendant deux mois, soit novembre et décembre. Ils commenceront donc à en recevoir en janvier. En échange, nous leur avons donné un certain nombre de compensations.

Je crois utile, maintenant, d'expliquer aux membres du Comité les difficultés auxquelles nous faisons face pour le reste de cette année. Je n'entrerai pas dans les détails en ce qui concerne le manque de wagons, en certains ports, à certaines époques. Ceux qui suivent la situation de près savent que le volume de céréales produit, avec ce qui reste de la fin de l'année dernière, est cette année inférieur d'environ 150 millions de boisseaux à celui de l'année dernière. Le volume de blé restant dans les points commerciaux et les exploitations agricoles s'élevait, au mois de juillet l'année dernière, à environ 262 millions de boisseaux, dont un peu plus de 100 millions étaient entreposés dans des exploitations agricoles; nous voudrions réduire ce volume d'au moins 50 millions de boisseaux cette année. Cela signifie que le volume de céréales transporté des élévateurs locaux aux gares d'expédition et d'exportation, serait inférieur d'environ 100 millions de boisseaux à celui de l'année dernière, afin de tenir compte de la production de l'année courante et afin de réduire le volume restant de 50 millions de boisseaux.

Actuellement, le volume de grain transporté à partir des élévateurs locaux est, cette année, inférieur d'environ 130 millions de boisseaux au volume de l'année dernière, à la même époque. Cela signifie que si nous voulons atteindre notre objectif, le volume de céréales transporté d'ici l'interruption de la navigation devra être supérieur de 30 millions de boisseaux au volume de l'année dernière, à la même époque.

[*Text*]

• 2030

We are naturally and understandably concerned about the situation up to this point. Our greatest concern is the situation between now and the close of the crop year, because we are anxious to take advantage of the demand situation and of the price which now prevail for grain. It would seem to us to be worthy of an extraordinary effort on the part of everybody concerned to meet that target. I am bound to say that, based on what we see now, we cannot be confident that 30 million bushels in excess of what was moved last year in this time will, in fact, be moved—unless steps are taken that do not appear to have been taken up to this point.

In the more immediate and the long-term situation to meet these requirements from time to time, we, and others, have suggested an additional number of covered hopper cars, such as the 2,000 that were put into the service last year. We suggested 4,000 cars; we have not suggested who should pay for these. Whether they be provided by the railways, by the government, or jointly is not for us to decide; but it seems obvious to us that they are required.

That is not an immediate solution. I am told that even if the decision were taken and the order placed today, because the car manufacturing plants have full order books, it would not be possible for these cars to start rolling off the assembly line until, perhaps, August—unless the railways with cars on order are prepared to suspend the production of those cars in favour of the grain cars. That is one possibility.

The only immediate answer we see is to rehabilitate what, I believe, amounts to 2,800 cars, about 1,400 on each of the lines. These are now out of service and would not normally be put back into service because of the obsolescence factor. We are told that they can be rehabilitated for a sum of money, and can be put into service at the rate of about 20 a day. If that decision were taken and those cars did start rolling off—I understand that the CNR is beginning to do that now—and all 2,800 of them were available, given a two-week turn-around from terminal to terminal this would give us additional on-load capacity of about 1,400 cars each week. If that were done, and if there were sufficient motive power to take them to terminals, back to the country and back to the terminals, this seems to offer some degree of relief in the interim period.

Other possibilities are if some cars are turned loose from other industries as a result of a decline in demand in those areas, or, if no further cars are permitted to go into the obsolescent group. In other words, if the cars taken care of by natural attrition each year were rehabilitated, if no cars now in service were permitted to go out of service, and the 2,800 that are now out of service were brought back into service, this would be of some assistance to us.

As I have indicated, we have strongly recommended that each of these steps be taken to try to deal with the situation.

Mr. Chairman, that is all I wish to say in the opening statement. We will be pleased to attempt to answer any questions that the members of the Committee might want to direct to us.

[*Interpretation*]

Vous comprendrez donc pourquoi nous sommes très préoccupés par cette situation. Notre préoccupation principale porte sur la situation qui prévaudra entre maintenant et la fin de l'année de récolte, car nous tenons à profiter de la situation actuelle sur le plan de la demande et des prix qui sont actuellement en vigueur. A notre avis, ceci mérite que chacun fasse un effort extraordinaire pour que nous puissions atteindre nos objectifs. Je dois dire, étant donné ce que nous voyons actuellement, que nous ne pouvons croire que l'on transportera cette année 30 millions de boisseaux de plus que l'an dernier à la même période, sauf si l'on ne prend pas certaines mesures, qui ne semblent pas encore envisagées.

En ce qui concerne la situation à très court terme et à long terme, nous avons suggéré, comme d'autres personnes, pour répondre à ces besoins, d'utiliser un nombre supplémentaire de wagons à trémie couverts, comme cela fut fait l'an dernier, avec les 2,000 wagons mis en service. Nous avons proposé que l'on en utilise 4,000; nous n'avons cependant pas dit qui devrait les payer. Que ces wagons soient fournis par les chemins de fer, par le gouvernement ou par les deux, ne nous concerne pas; ce qui nous paraît évident c'est qu'ils sont nécessaires.

Ceci ne représente cependant pas une solution immédiate. On m'a affirmé que même si la décision était prise aujourd'hui, il ne serait pas possible d'obtenir ces wagons avant le mois d'août, étant donné le nombre de commandes importantes qui ont déjà été placées; il serait peut-être possible de les avoir auparavant si les chemins de fer étaient disposés à suspendre la production des wagons déjà commandés en faveur des wagons céréaliers. Voilà une possibilité.

A notre avis, la seule solution immédiate serait de réparer les 2,800 wagons inutilisés, soit environ 1,400 pour chacune des deux sociétés. Il s'agit là de wagons hors service, qui ne seraient normalement pas réutilisés parce qu'ils sont trop vieux. On nous a cependant affirmé qu'ils pouvaient être réparés et remis en service au rythme d'environ 20 par jour. Si cette décision est prise et si l'on commençait à les utiliser, ce qui, si je ne me trompe, est déjà le cas au CN, et si les 2,800 étaient disponibles, étant donné un roulement de deux semaines de gare à gare, ceci nous permettrait de charger environ 1,400 wagons supplémentaires chaque semaine. Si cette mesure était adoptée et si l'on avait suffisamment de locomotives pour tirer ces wagons, il me semblerait que les difficultés seraient largement soulagées.

Il serait également possible d'utiliser des wagons actuellement utilisés par d'autres industries, du fait d'un déclin de la demande dans ce secteur, ou de ne plus rejeter de wagons pour raison de vieillesse. En d'autres termes, si l'on réparait les wagons qui sont normalement mis à l'écart du fait de leur âge, et si les 2,800 qui sont actuellement hors de service étaient réutilisés, nous serions dans une bien meilleure situation.

Comme je l'ai indiqué, nous avons fortement recommandé que l'on adopte chacune de ces mesures pour tenter de régler la situation.

Monsieur le président, c'est tout ce que je voulais dire dans ma déclaration préliminaire. Nous serons très heureux de tenter de répondre aux questions que les membres du Comité voudront bien nous poser.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Gibbings.

• 2035

I would suggest that members of the Committee could direct questions either to Mr. Gibbings or Mr. Menzies and perhaps they could state which one of them they are directing their questions to.

I have a long list of questioners: Mr. Mazankowski, Mr. McRae, Mr. Gleave and Mr. Corriveau are the first four.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of procedure, would it not be better to have Mr. Menzies make a statement, too, if he wishes?

The Chairman: Would you care to outline your duties, Mr. Menzies?

Mr. R. G. Menzies (Grain Co-ordinator, Canadian Transport Commission): I could give you a brief outline of my duties.

Mr. Mazankowski: No, we are interested in the transportation end of the grain problems, particulary as to why the boxcars are . . .

The Chairman: I think Mr. Menzies will deal with that subject, too.

Mr. Gleave: Rather than the whole gamut of your other obligations.

Mr. Menzies: My duties and responsibilities are confined to Thunder Bay port and the port area, and to working in close relationship with the Canadian Wheat Board Transportation Division. As far as the car supply is concerned, my prime function is to ensure a good utilization of the equipment by ensuring a fast turnaround from Thunder Bay.

I think it is a commonly-accepted railroad principle that the majority of car days are taken up in-terminal, standing still. If we can co-ordinate the movement of the cars in volume to Thunder Bay, of course we will get that many more turns from the cars and improve their utilization. I can add very little to what Mr. Gibbings has said with regard to improving the car situation at this time.

The Chairman: Thank you, Mr. Menzies.

Mr. Mazankowski.

Owing to my having a long list of names, I want the members to be patient with me. I am going to crack the gavel on you pretty tight and keep you to a 10-minute question period.

Mr. Mazankowski: Thank you Mr. Chairman. I want to take the opportunity of expressing our thanks to Mr. Gibbings for his enlightening exposé of the current boxcar situation.

I think, Mr. Gibbings, you are well aware of the reasons for your having been called before the Standing Committee on Transport and Communications, namely to reconcile what appears to be a discrepancy in the interpretation, at least, of the boxcar situation as it is interpreted by the railroad and as it is interpreted, on the other hand, by the Canadian Wheat Board.

[*Interprétation*]

Le président: Merci, monsieur Gibbings.

Les membres du Comité pourront poser leurs questions soit à M. Gibbings, soit à M. Menzies, en indiquant auquel des deux ils la posent.

J'ai une longue liste d'orateurs, commençant par MM. Mazankowski, McRae, Gleave et Corriveau.

M. Mazankowski: Monsieur lee président, ne vaudrait-il pas mieux que M. Menzies nous fasse également une déclaration préliminaire, s'il le désire?

Le président: Voudriez-vous définir vos fonctions, monsieur Menzies?

M. R. G. Menzies (coordonnateur des grains pour la Commission canadienne des transports): Je pourrais vous indiquer brièvement quelles sont mes fonctions.

M. Mazankowski: Non, ce qui nous intéresse c'est le problème des transports des céréales, spécialement en ce qui concerne les wagons couverts.

Le président: Je pense que M. Menzie traitera également de ce problème.

M. Gleave: Nous préférons avoir son avis là-dessus plutôt qu'entendre l'ensemble de ses responsabilités.

M. Menzies: Mes fonctions sont limitées au port de Thunder Bay et dans la zone du port, où je travaille en collaboration étroite avec la Division des transports de la Commission canadienne du blé. En ce qui concerne l'approvisionnement en wagons la fonction essentielle est de veiller à une bonne utilisation du matériel en assurant un roulement rapide à partir de Thunder Bay.

Je pense qu'il est reconnu que la majorité des jours d'utilisation des wagons est utilisée à rester en gare. Si nous pouvons coordonner le mouvement des wagons au volume de grains à transporter de Thunder Bay nous parviendrons à obtenir un roulement plus rapide donc à améliorer l'utilisation du matériel. A part cela j'ai très peu de choses à ajouter à ce qu'a dit M. Gibbings en ce qui concerne l'amélioration de la situation actuelle.

Le président: Merci, monsieur Menzie.

Monsieur Mazankowski.

Puisque j'ai une longue liste d'orateurs, je demanderais aux membres du Comité d'être patients avec moi. Je serai très sévère et devrai vous limiter à 10 minutes par personne.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Je voudrais profiter de cette occasion pour remercier M. Gibbings de son exposé sur la situation actuelle des wagons couverts.

Je pense que vous savez, monsieur Gibbings, que la raison pour laquelle nous vous avons demandé de venir témoigner devant le Comité permanent des transports et des communications est que nous voulons résoudre une contradiction apparente dans l'interprétation qui est faite par les chemins de fer, d'une part, et par la Commission canadienne du blé, d'autre part, de la situation des wagons couverts.

[*Text*]

I am not sure whether it is a misunderstanding or a misinterpretation, or simply a conflict, but we have the CNR, on the one hand, contending that it is doing reasonably well in meeting the targets that have been established by the Canadian Wheat Board—and I believe the same holds true for the CPR: as a matter of fact, at a Committee meeting here this week, Mr. MacMillan indicated that they had, in fact, exceeded the target for the week ending December 1—and, on the other hand, the statements by the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board which lead us to believe that this is not so.

I think what we would like to know, Mr. Gibbings, is how, in effect, these targets that you referred to in your remarks this evening are arrived at. You have indicated that the railways have fallen rather far behind in their targets for delivery; while, at the same time, the CNR, at least, indicated, and gave us evidence of the fact, that while it is somewhat short of the mark, they can give the assurance that by the end of the year they would fulfil the targets that have been established by the Canadian Wheat Board.

My question is, basically: how are the targets arrived at?

Mr. Gibbings: First of all, I should say that our own transportation people and our sales co-ordinating people got together to determine the volume that we needed in terms of bushels and then translated that back to cars to meet our export targets, and also to build into it the anticipated sales that we could make in the upcoming months; because, as I indicated earlier, sales are not usually made on a spot basis: countries buy well in advance.

• 2040

I might say, parenthetically, that it gives no comfort—I should not say no comfort; it does not give us a great deal of comfort—to know that at some time this grain will be moved. The customer likes to have it at the time he wants it, not at the time it happens to arrive before the end of the crop year.

If you sell barley to Poland, for instance, and they want it in April, it is not much comfort to them to say: do not worry about it; before the end of July you will have it. So it is necessary to have this movement co-ordinated.

In that compilation we concluded that the minimum number of cars that would satisfy our requirements until the close of navigation at the Lakehead was an average of 6,500 cars—unloads, both railways—at Thunder Bay, and 3,000 cars—

Mr. McRae: Would you repeat those figures, please?

Mr. Gibbings: Yes, 6,500 cars, unloads per week.

Mr. McRae: Average.

Mr. Gibbings: At Thunder Bay.

Mr. McRae: This year.

Mr. Gibbings: This year, to the close of navigation. We also calculated that it would require 3,000 cars per week at Vancouver.

[*Interpretation*]

Je ne sais pas s'il s'agit d'un manque de compréhension ou d'une mauvaise interprétation, ou même d'une contradiction, mais, d'une part, le CN affirme qu'il réussit raisonnablement bien à atteindre les objectifs qui ont été fixés par la Commission canadienne du blé, ce qui semble être la même chose de la part du CP.—en fait, lors d'une séance du Comité de la semaine dernière, M. MacMillan a signalé qu'il avait dépassé les objectifs fixés pour la semaine se terminant le 1er décembre—et d'autre part les déclarations du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé qui nous portent à croire que cela n'est pas vrai.

Nous aimerions donc savoir, monsieur Gibbings comment vous définissez les objectifs que vous avez mentionnés dans votre déclaration préliminaire. Vous avez dit que les chemins de fer sont très en retard en ce qui concerne ces objectifs alors que le CN nous a dit et nous a même donné des preuves à cet effet, qu'il parviendrait à atteindre totalement les objectifs que vous avez définis même s'il est un peu en retard à l'heure actuelle.

Ma question est donc la suivante: comment sont définis les objectifs?

M. Gibbings: Je commencerai par vous expliquer que nos responsables en matière de transport se réunissent avec nos coordonnateurs de vente pour déterminer les quantités qui devront être transportées en boisseaux, pour les traduire ensuite en nombre de wagons; ceci est destiné à fixer nos objectifs d'exportation, objectifs dans lesquels nous incluons les prévisions de vente pour les mois à venir. En effet, comme je l'ai indiqué plus tôt, les ventes ne sont pas livrées immédiatement, les pays achetant bien à l'avance.

Je dirai entre parenthèses que de savoir que ces céréales seront transportées à un moment ou à un autre ne nous rassure pas du tout,—je ne devrais pas dire pas du tout; disons pas beaucoup. Le client aime les recevoir quand il les veut, pas au moment quelconque où elles arrivent avant la fin de la campagne agricole.

Si l'on vend de l'avoine à la Pologne, par exemple, et qu'elle la veuille pour avril, cela ne la rassure pas tellement que vous lui disiez de ne pas s'inquiéter et qu'elle la recevra avant la fin de juillet. Il est donc nécessaire de coordonner les transports.

Dans ce document, nous avons conclu que le nombre minimum de wagons qui correspondraient à nos besoins jusqu'à la fin de la saison de navigation sur les Grands lacs est de 6,600 wagons en moyenne, déchargés, pour les deux compagnies, à Thunder Bay, et 3,000 . . .

M. McRae: Pourriez-vous répéter ces chiffres, s'il vous plaît?

M. Gibbings: Oui. 6,500 wagons à décharger par semaine.

M. McRae: En moyenne.

M. Gibbings: A Thunder Bay.

M. McRae: Cette année.

M. Gibbings: Cette année, jusqu'à la fin de la saison de navigation. Nous avons également calculé qu'à Vancouver, 3,000 wagons seront nécessaires par semaine.

[*Texte*]

Of course, immediately those targets were made on August 1, we got into the strike, and during that period of time there was very little activity in terms of unloads in terminal positions. This understandably got the railways behind.

We then found it necessary to do a number of things, some of which I have already mentioned, in order to compensate for that situation. But the fact is that during the total of the period, in so far as Thunder Bay is concerned, after the strike was concluded, there has been only one week, and that was week 19, when the number of unloads exceeded the 6,500. In that week it was 6,616.

Mr. Mazankowski: We are limited in time. Perhaps I could ask a couple of pertinent questions and you could respond to them yes or no, Mr. Gibbings.

Is it true—these are the figures the CNR officials gave us this week—that for the period August 1 to December 8, you and the CNR had arrived at a target of 67,628 cars? Is it true that of that target, 65,738 were achieved?

I could go on and say the same thing about CP, but we are not dealing with CP in this. Are those figures reliable?

Mr. Gibbings: Our original target for the Lakehead was 123,500 cars divided 50-50 between the two railways, which meant that the CN had 61,750.

Their actual unloads to the end of week 19, which was the end of last week, were 43,502.

Mr. Mazankowski: To December 8. Right?

An hon. Member: For who?

Mr. Gibbings: The CNR. Week 19 was December 8; the end of week 19.

Mr. Mazankowski: The figures the CNR officials gave us in the last Committee meeting were the figures I quoted to you: 67,628 for a target. That is August 1 to December 8.

They advised us that of that target, during that period, they had achieved 65,738—within 2,000 cars. Their contention is that while they are somewhat off the mark in meeting their targets, they are not off in any significant degree in comparison to the targets that were established last year.

Futhermore, it is contended by the CNR officials that they indeed will be able to make up the deficiency by the end of the year. What we, as a Committee, are trying to determine is: who is placing the right interpretation on the assessment of whether we have a sufficient and equitable allocation of boxcars. It is the interpretation of the CNR that these are targets that have been established by the Canadian Wheat Board. If that is so, and if you are not getting the amount of grain moved to the Lakehead, perhaps it is because your targets are established too low.

• 2045

Mr. Gibbings: I do not know how, on the basis of the numbers that I have given you, you could conclude that we have established them too low when our target was for 61,750 and 43,500 were delivered.

[*Interprétation*]

Évidemment, tout de suite après que nous ayons fixé ces objectifs, le 1er août, nous avons eu la grève, et pendant cette période, il y a eu très peu de déchargements aux terminaux. C'est ce qui a causé les retards des chemins de fer.

Nous avons ensuite jugé nécessaire certaines mesures, dont je vous ai parlé en partie, pour remédier à la situation. Mais en fait, pour l'ensemble de cette période, en ce qui concerne Thunder Bay, après la fin de la grève, il n'y a eu qu'une semaine, et c'est la 19e, où le nombre de déchargements a dépassé les 6,500. Cette semaine-là, il y en a eu 6,616.

M. Mazankowski: Notre temps est limité. Je pourrais peut-être vous poser quelques questions pertinentes, auxquelles vous pourrez répondre par oui ou par non, monsieur Gibbings.

Est-il vrai,—je vous donne les chiffres que nous ont communiqués les responsables du CN, cette semaine—qu'entre le 1er août et le 8 décembre, vous et le CN avez fixé l'objectif de 67,628 wagons? Est-il vrai que sur ce nombre, 65,738 ont été déchargés?

Je pourrais demander la même chose pour le CP, mais nous ne nous en occupons pas dans cette affaire. Ces chiffres sont-ils fiables?

M. Gibbings: Notre objectif original pour les Grands lacs était de 123,500 wagons divisés également entre les deux compagnies, ce qui veut dire 61,750 pour le CN.

A la fin de la 19e semaine, c'est-à-dire de la semaine dernière, il y en avait 43,502.

M. Mazankowski: C'est-à-dire le 8 décembre, n'est-ce pas?

Une voix: Pour qui?

M. Gibbings: Pour le CN. La fin de la 19e semaine est tombée le 8 décembre.

M. Mazankowski: Les chiffres que je vous ai donnés sont ceux que les responsables du CN nous ont communiqués lors de la dernière séance du comité; un objectif de 67,628 wagons, entre le 1er août et le 8 décembre.

Ils nous ont indiqué que pendant cette période, leur compagnie en a déchargé 65,738 sur le total prévu, à 2,000 près. Ils prétendent que s'ils sont assez loin de l'objectif prévu, cela n'est rien en comparaison des objectifs fixés pour l'année dernière.

Ils prétendent de plus qu'ils pourront rattraper leur retard avant la fin de l'année. Ce que notre Comité cherche à déterminer, c'est qui juge correctement si nous avons suffisamment de wagons couverts. D'après le CN, ces objectifs ont été fixés par la Commission canadienne du blé. Si c'est le cas et si vous n'avez pas à transporter la quantité nécessaire de céréales jusqu'aux Grands lacs, c'est peut-être parce que vous avez fixé des objectifs trop bas.

M. Gibbings: Je ne vois pas comment, d'après les chiffres que je vous ai donnés, vous pouvez conclure que nous les avons fixés trop bas alors que nous avions un objectif de 61,750 et que 43,500 ont été livrés.

[*Text*]

Mr. McRae: What is the period for that target?

Mr. Gibbings: That is August 1 to the end of December 8.

The Chairman: Somebody cannot count. We are getting different figures. Excuse me, Mr. Gibbings, just to make it clear. You are giving a different set of figures than the CNR gave.

An hon. Member: Is this for the same grain?

Mr. Campbell: Perhaps Mr. Mazankowski is discussing a larger area because there cannot be that kind of discrepancy between the CNR figures and their figures. There is 20,000 difference.

The Chairman: The area appears to be the same—August 1 to December 8.

Mr. Gibbings: I was not here when the CNR were making their presentation. They talk about car equivalents. Now what they call a car equivalent, you would have to ask them. We take it on the basis . . .

Mr. Mazankowski: Surely, Mr. Chairman, when you are sitting down with the railway officials to determine a target for the movement of grain to either Vancouver or Thunder Bay, you must have some common understanding as to what you are talking about in terms of numbers or boxcars or bushels. Surely, bushels mean the same to the Canadian Wheat Board as they do to the CNR.

The Chairman: Mr. Gibbings, have you the bushel figures?

Mr. Gibbings: We have the short-fall in bushels.

Mr. Mazankowski: You indicated it was 130 million.

Mr. Gibbings: Are we talking about Thunder Bay at the moment?

Mr. Mazankowski: The short-fall from last year or between your projection and what you . . .

Mr. Gibbings: No. If the 6,500 cars per week had been unloaded at Thunder Bay, then according to our original target, 68 million bushels more would have been unloaded at Thunder Bay than were actually unloaded.

Mr. Mazankowski: So you were 68 million bushels short.

Mr. Gibbings: Yes. Mr. Davis draws to my attention that the CNR may have been using figures for Lakehead, Churchill and the west coast when they arrived at the numbers of which you spoke.

Mr. Mazankowski: Do you have the figures for last year, Mr. Gibbings?

Mr. Gibbings: I will have those figures in a minute.

Mr. Mazankowski: Do you have your targets for last year for the same period for CN? We have been quoted a figure of 99,419 as a target and an achievement of 97,040 during that period August 1 to December 1.

Mr. Gibbings: No, I am sorry we do not.

[*Interpretation*]

M. McRae: Quelle est la période visée pour cet objectif?

M. Gibbings: Entre le 1er août et le 8 décembre.

Le président: Il y a quelqu'un qui ne sait pas compter. Nous avons des chiffres différents. Excusez-moi, monsieur Gibbings, mais je veux rendre les chose claires. Vous nous donnez des chiffres différents de ceux du CN.

Une voix: Est-ce pour les mêmes céréales?

M. Campbell: M. Mazankowski est à parler d'une région peut-être plus importante, parce qu'il ne peut y avoir une différence entre les chiffres du CN et ceux de la Commission. Il y a une différence de 20,000 wagons.

Le président: Il semble que la région concernée soit la même, entre le 1er août et le 8 décembre.

M. Gibbings: Je n'étais pas là quand le CN a témoigné. Il a parlé d'équivalents de wagons. Il faudrait que vous lui demandiez ce qu'il entend par là. Nous nous fondons . . .

M. Mazankowski: Il est évident, monsieur le président, que lorsque l'on demande aux responsables des chemins de fer de déterminer un objectif pour le transport des céréales vers Vancouver ou Thunder Bay, il faut avoir une mesure commune, que ce soit le nombre de wagons ou de boisseaux. Si l'on parle en terme de boisseaux, c'est la même chose pour la Commission canadienne du blé que pour le CN.

Le président: Monsieur Gibbings, avez-vous le nombre de boisseaux?

M. Gibbings: Nous avons le déficit en boisseaux.

M. Mazankowski: Vous avez indiqué qu'il est de 130 millions.

M. Gibbings: Parlons-nous de Thunder Bay actuellement?

M. Mazankowski: Le déficit de l'année dernière ou entre vos prévisions et la réalité?

M. Gibbings: Non, si 15,500 wagons avaient été déchargés par semaine à Thunder Bay, d'après notre objectif original, il y aurait eu 68 millions de boisseaux de plus que ce n'est actuellement le cas.

M. Mazankowski: Donc, il vous manque 68 millions de boisseaux.

M. Gibbings: Oui. M. Davis m'a dit que pour en arriver au nombre que vous avez cité, le CN s'est peut-être servi des chiffres de Lakehead, de Churchill et de la Côte ouest.

M. Mazankowski: Monsieur Gibbings, avez-vous le chiffre de l'année dernière?

M. Gibbings: Je vais vous le trouver tout de suite.

M. Mazankowski: Avez-vous vos objectifs de l'année dernière, pour la même période et pour le CN? On nous a indiqué un objectif de 99,419 wagons et la livraison de 97,040 pour la période du 1er août au 1er décembre.

M. Gibbings: Non, je suis désolé, je ne les ai pas.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: You do not have those figures?

Mr. Gibbings: We do not have the ones for last year but we had no reason to complain last year. They had additional rolling stock and they met our requirements.

Mr. Mazankowski: I want to point out that they were off the mark by nearly 2,000 cars in that particular period as well. Mr. Chairman, I have one more question and then I will pass.

Is it true that the officials of the railways have indicated, in their private conversations with the Wheat Board, that they would not be able to make up the backlog by the end of the year or by the spring?

Mr. Gibbings: They have indicated to us that it will be extremely difficult for them.

Mr. Mazankowski: The officials of the CNR have said that they will be able to achieve the target that has been established by the Canadian Wheat Board. My question to you is simply: have they admitted to you privately that they will not be able to achieve that target?

Mr. Gibbings: They have said that they will do everything possible to achieve it but it would be difficult.

Mr. Mazankowski: There was a statement in the Edmonton *Journal* of December 6, in which your Chief Commissioner is quoted as saying, among other things:

• 2050

> It has been stated the wheat board officials have been told privately by the railways that they cannot expect a big enough improvement in the boxcar situation next spring to make up the grain backlog which is building up now.

Would you say that that is an accurate statement, as the Commissioner of the Canadian Wheat Board, in your opinion?

Mr. Gibbings: I did not take from what they said that it was that categorical. They did say that in the absence of additional equipment being made available to them that they would have extreme difficulty in trying to meet the targets that we set for them.

The Chairman: Mr. Mazankowski, I am sorry, but your time has expired and I will put your name down again.

Mr. McRae: Mr. Menzies, what is the capacity of the elevators at Thunder Bay?

Mr. Menzies: The licensed capacity now runs about 90 million.

Mr. McRae: And that would include all types of grains, barley and feed mix. What in your opinion is a peak loading pattern? In other words, how many cars a week could be handled at Thunder Bay, given optimum loading?

Mr. Menzies: I think 1972 was without a doubt the best year for grain movement through Thunder Bay, and at that time they were unloading in excess of 9,000 cars a week.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Vous n'avez pas ces chiffres?

M. Gibbings: Nous n'avons pas ceux de l'année dernière, mais à l'époque, nous n'avions pas de motif de nous plaindre. On nous avait fourni des wagons supplémentaires correspondant à nos besoins.

M. Mazankowski: Je tiens à indiquer qu'à cette époque, il manquait également près de 2,000 wagons. Monsieur le président, il me reste une question à poser et je cède la parole.

Est-il vrai que les responsables des chemins de fer, lors de leurs conversations privées avec la Commission canadienne du blé, ont indiqué qu'ils ne pourraient rattraper leur retard avant la fin de l'année ou le printemps?

M. Gibbings: Ils nous ont dit qu'ils leur seraient très difficile de le faire.

M. Mazankowski: Les responsables du CN nous ont dit qu'ils pourraient atteindre les objectifs fixés par la Commission canadienne du blé. Ma question est simple: vous ont-ils avoué en privé qu'ils ne pourraient atteindre cet objectif?

M. Gibbings: Ils ont déclaré qu'ils feront tout ce qu'ils peuvent pour le faire, mais que cela serait difficile.

M. Mazankowski: Le *Journal* d'Edmonton du 6 décembre cite votre commissaire principal, qui aurait dit, entre autres choses:

> Lors de conversations privées, les compagnies de chemins de fer auraient indiqué aux responsables de la Commission du blé qu'elles ne peuvent s'attendre, d'ici le printemps prochain, à une amélioration de la situation des wagons couverts suffisante à rattraper le retard quis'accumule actuellement dans le transport des céréales.

A votre avis, en tant que commissaire de la Commission canadienne du blé, pensez-vous que cette citation soit exacte?

M. Gibbings: D'après ce que m'ont dit les représentants des chemins de fer, ce n'est pas si catégorique. Ils ont indiqué que s'ils ne recevaient pas d'équipement supplémentaire, ils auraient beaucoup de mal à réaliser les objectifs que nous leur avons fixés.

Le président: Monsieur Mazankowski, je suis désolé, mais votre temps de parole est expiré et je vais réinscrire votre nom.

M. McRae: Monsieur Menzies, quelle est la capacité des élévateurs de Thunder Bay?

M. Menzies: La capacité actuellement enregistrée est d'environ 90 millions.

M. McRae: Et c'est pour toutes les céréales, y compris l'orge et les provendes. A votre avis, quel en serait le chargement maximum? Autrement dit, combien de wagons pourraient transiter à Thunder Bay par semaine dans des conditions optimales?

M. Menzies: Sans aucun doute, 1972 a été la meilleure année pour le transport des céréales à Thunder Bay, et à cette époque, on y chargeait plus de 9,000 wagons par semaine.

[*Text*]

Mr. McRae: So 9,000 would be the pattern. What have they been loading this year, say from August 1 to December 8? Would it have been roughly 6,500? Have they been loading that much?

Mr. Menzies: I doubt if the average would get up that high, Mr. McRae.

Mr. McRae: Would you have an average figure, Mr. Gibbings?

Mr. Blenkarn: Have you an average figure from October 1 to December?

The Chairman: Order, please.

Mr. McRae: All right, I will take the average figure since the strike then, the middle of September.

Mr. Menzies: A more accurate figure would be 5,500.

Mr. McRae: This means in addition to many other things there have been anywhere from 300 to 500 grain handlers and so on unemployed in the elevators themselves.

Mr. Menzies: If you use the 9,000 figure as the bench-mark.

Mr. McRae: I must say before I go any further that I think we as a committee should apologize for bringing you down on such short notice. It did not give you too much time to prepare figures and get here. But we felt we needed this information and we do want to wrap this bill up as soon as possible.

You have given me a figure of 123,500 as your target figure, August 1 to December 8. How many cars actually were loaded in that period?

Mr. Menzies: There were 89,341 unloaded.

Mr. McRae: Out of 123,500.

What is the reason, Mr. Menzies, that the railways give you for not being able to meet these commitments?

Mr. Menzies: Of course, just a matter of car supply. I have not really questioned the railways on a local level. As you know, I deal primarily on a local level, and a question of course arises with regard to meeting targets established by the wheat board and it is simply a matter of car supplies, there is just insufficient cars.

Mr. McRae: So they are not using nearly as many cars in the wheat trade this year as they were last year, is that correct?

Mr. Menzies: That is right.

Mr. McRae: So the cars are being used elsewhere? In the testimony yesterday I elicited the information, taking some comparative figures of unloading, say, 1,000 miles, or roughly in the middle of Alberta to the Lakehead, the grain trade would bring the railroad $200 per carload whereas an average shipment of anything else, at least on average, would bring $600 per carload. So it would seem to me that it is a very tempting business to neglect the grain trade and to get into other materials which could be moved a lot more lucratively.

• 2055

Mr. Gibbings, is it your opinion that the railroads have been neglecting the grain trade in response to other areas?

[*Interpretation*]

M. McRae: On peut donc se fonder sur 9,000 wagons. Combien en a-t-on chargé cette année, disons entre le 1er août et le 8 décembre? Environ 6,500? Autant que cela?

M. Menzies: Pas autant en moyenne, j'en doute, monsieur McRae.

M. McRae: Avez-vous un chiffre moyen, monsieur Gibbings?

M. Blenkarn: Avez-vous la moyenne entre le 1er octobre et décembre?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McRae: Très bien, je vais prendre la moyenne depuis la grève, à la mi-septembre.

M. Menzies: Il serait plus juste de dire 5,500.

M. McRae: Cela veut dire qu'en plus d'autres facteurs, il y a eu entre 300 et 500 manutentionnaires et autres employés des céréales en grève dans les élévateurs eux-mêmes.

M. Menzies: Si l'on prend le chiffre de 9,000 comme maximum.

M. McRae: Avant de poursuivre, j'indiquerai que notre Comité tient à s'excuser de vous avoir convoqué à si bref délai. Vous n'avez pas eu beaucoup de temps pour venir et préparer vos chiffres. Mais nous avons besoin de ces chiffres et nous voulons en terminer le plus vite possible avec ce bill.

Vous m'avez indiqué un objectif de 123,500 entre le 1er août et le 8 décembre. Combien de wagons ont été vraiment chargés pendant cette période?

M. Menzies: Il y en a eu 89,341.

M. McRae: Sur 123,500.

Monsieur Menzies, quelles raisons les chemins de fer vous ont-ils donné pour n'avoir pas atteint cet objectif?

M. Menzies: Simplement le manque de wagons, évidemment. Je ne le leur ai pas demandé au niveau local. Comme vous le savez, je perds surtout au niveau local, et il faut évidemment s'efforcer d'atteindre les objectifs définis par la Commission du blé; ce n'est qu'une question de wagons, il n'y en a pas assez.

M. McRae: Donc, il n'y a pas autant de wagons affectés au transport du blé que l'année dernière, n'est-ce pas?

M. Menzies: C'est exact.

M. McRae: Ces wagons sont donc employés ailleurs? Dans le témoignage d'hier, j'ai découvert des choses en comparant les chiffres: sur 1,000 miles, par exemple, entre le milieu de l'Alberta et le bout des Grands Lacs, le transport des céréales rapporterait aux chemins de fer $200 par wagon, tandis qu'un chargement d'un autre produit quelconque, en moyenne du moins, leur rapporterait $600 par wagon. Il me semble donc très tentant de négliger le transport de céréales pour s'occuper d'autres produits dont le transport est beaucoup plus lucratif.

A votre avis, monsieur Gibbings, les chemins de fer ont-ils négligé le transport des céréales au profit d'autres produits?

[*Texte*]

Mr. Gibbings: This is very difficult for us to say. To our knowledge, aside from the 200 cars that were in the potash trade and have recently been taken out for grain, no dual-use cars have been moved from other industries into the grain trade.

Mr. McRae: Have cars been moved out of the grain trade into other industries?

Mr. Gibbings: I do not believe so, Mr. Chairman. At least this is the information we have received.

Mr. McRae: How would you explain the fact that last year you were loading a lot more cars per week in this same period—aside from the strike period. I think what we are interested in is the period since the strike.

Mr. Gibbings: During that period last year, they had a number of cars and locomotives leased from American lines. I do not have any knowledge of exactly how many were involved in that, but there were a considerable number. These were available to grain during that period.

In addition they were using a considerable number of covered hopper cars that can be used for either potash or for grain. Not all of them were required for potash through the period last year; these were utilized in the grain trade.

Mr. McRae: You are suggesting that there may be some problem with power. My understanding, in all the discussions we have had, is that it has been simply a matter of cars. The railways have never suggested to us that there is any problem with power; I think there was only one mention about power in the whole testimony. Is that a problem, or has it been a problem?

Mr. Gibbings: I think not, given the fewer cars. Had they had more cars they would also have had to have more power. But the number of cars in the service is not there, so additional power is not required either.

Mr. McRae: Can you give me a comparative figure, say on a weekly basis? You are getting around 5,500 cars this year into the Lakehead, as opposed to a possible 9,000. How many were we getting last year in, say, the same period, roughly?

Mr. Gibbings: I am sorry that we do not have the numbers for last year, but it was in the range Mr. Menzies was speaking of—8,500 to 9,000 a week during that period last year.

Mr. McRae: You were running that much more?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Menzies: I have actual figures, if you want to dig into them, for the last three years.

Mr. McRae: I would like to have those figures presented to the Committee; perhaps you could table them. I do not know whether we are going to have enough time to get into that, but I think they should be left with the Committee.

That seems to be an awful lot of cars. Against between 8,500 or 9,000, you are talking about a difference of 3,000 cars a week. That is a lot of cars to go back into the potash business, is it not?

[*Interprétation*]

M. Gibbings: Il m'est très difficile de répondre. A notre connaissance, à part les 200 wagons réservés au transport de la potasse et récemment affectés aux céréales, aucun wagon à double emploi n'a été transféré d'autres secteurs au transport des céréales.

M. McRae: Des Wagons sont-ils passés du transport des céréales à d'autres services?

M. Gibbings: Je ne le pense pas, monsieur le président, du moins d'après les renseignements que nous avons.

M. McRae: Comment expliquez-vous que l'année dernière, vous chargiez beaucoup plus de wagons par semaine, dans la même période, à part le moment de la grève? Ce qui nous intéresse, c'est la période qui a suivi la grève.

M. Gibbings: Au cours de la même période, l'année dernière, nous avions plusieurs wagons et locomotives, loués à des compagnies américaines. Je ne sais pas combien il y en avait exactement, mais il y en avait beaucoup. Ils ont été affectés au transport des céréales pendant cette période.

En plus, on s'est servi d'un grand nombre de wagons trémis couverts qui peuvent servir soit au transport de la potasse soit aux céréales. Ils n'étaient pas tous affectés à la potasse pendant la même période de l'année dernière; ils ont servi aux céréales.

M. McRae: Vous prétendez qu'il peut y avoir des problèmes d'autorité. D'après tout ce que j'ai entendu, il me semble qu'il ne s'agisse que d'une question de wagon. Les chemins de fer ne nous ont jamais laissé entendre qu'il y ait eu un problème d'autorité; je pense qu'ils n'ont fait qu'une allusion à l'autorité dans tous leurs témoignages. Y a-t-il un problème à ce sujet, ou y en a-t-il eu un?

M. Gibbings: Je ne pense pas, étant donné la diminution du nombre de wagons. Si j'avais eu plus de wagons, ils auraient eu également plus d'autorité. Mais il n'y a pas suffisamment de wagons en service, donc un supplément d'autorité n'est pas nécessaire non plus.

M. McRae: Pouvez-vous me donner des chiffres comparatifs, disons par semaine? Cette année, vous affectez environ 5,500 wagons aux Grands Lacs sur un maximum possible de 9,000. Combien y en avait-il environ l'année dernière pour la même période?

M. Gibbings: Je suis désolé, mais nous n'avons pas les chiffres de l'année dernière. Cependant ce doit être ce qu'a dit M. Menzies: entre 8,500 et 9,000 wagons par semaine pour la même période.

M. McRae: En aviez-vous tant de plus?

M. Gibbings: Oui.

M. Menzies: Si vous voulez les consulter, j'ai les chiffres des trois dernières années.

M. McRae: J'aimerais que ces chiffres soient communiqués au Comité; on pourrait peut-être les annexer. Je ne sais pas si nous aurons le temps de les étudier, mais il faudrait les donner au Comité.

Le chiffre semble très gros. Pour 8,500 ou 9,000 wagons, nous parlons d'une différence de 3,000 par semaine. Cela en fait beaucoup d'affectés à la potasse, non?

[*Text*]

Mr. Gibbings: They were not all from potash, some of them were the lease cars from the United States that were in this group last year.

Mr. McRae: I was under the impression that it was just one of the railways, but it seems that both, at this particular stage of the game, must have diverted a fair number of cars into other business a good deal more lucrative than moving grain. This is the conclusion I have arrived at. I also have to arrive at another conclusion: from the testimony yesterday, the government itself, in terms of the National Transportation Act, has not enough power actually to force the railways to divert cars in an emergency in the direction they should be forced.

I think there is a great need for some change in legislation that will permit the Minister and the government to compel this to happen. My understanding is that they cannot even compel the CTC to force this to happen, although the CTC can do it on its own. Is that correct Mr. Menzies?

Mr. Menzies: It is correct, as far as I am aware.

Mr. McRae: Mr. Gibbins, you do not have the power actually to force the railways to move this grain for you?

Mr. Gibbings: No, we have not.

Mr. McRae: There is no place you can go to get this done; you can cajole, you can ask, you can request, and so on.

• 2100

Mr. Gibbings: We have not been able to find that power.

Mr. McRae: I think that is a grave inadequacy, in terms of the emergency, and it seems to me that, legislative-wise, there has to be something serious done about that.

Thank you.

Mr. Hayes (Director of Operations, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, before we proceed, and with regard to the figures that were asked for by Mr. McRae, these are the only copies Mr. Menzies has. I wonder if we might undertake to provide the Committee with these figures tomorrow?

Mr. McRae: That will be fine.

The Chairman: Mr. Gleave.

Mr. Gleave: Mr. Chairman and Mr. Gibbins, you seem, from the evidence that you have given and from what has been drawn out by the questioners up to this point, to be saying, in effect, that you are impotent, that you are unable to move the grain for which you have sales and which you have in the country; that you are unable to get the necessary transportation to move this grain into position for the customers that want it.

Might I ask whether you have made complaints to or have put this situation before the Minister in charge of the Wheat Board, the honourable Mr. Lang? Have you put it before the Minister of Transport, Mr. Marchand? Have you asked them to deal with this? And I ask you this question because I have asked in the House, both of Mr. Lang and Mr. Marchand, what was going on with regard to the transport of grain, and both of them have assured me that they have commitments from the railroads to move this grain.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Ils n'étaient pas tous affectés à la potasse; certains d'entre eux avaient été loués aux États-Unis.

M. McRae: J'avais l'impression qu'il n'y avait qu'une des compagnies, mais il semble que ce soit les deux, actuellement, qui ont affecté un grand nombre de wagons à d'autres services bien plus lucratifs que le transport des céréales. C'est la conclusion à laquelle je dois en venir. Je dois en tirer une autre: d'après le témoignage d'hier, la Loi nationale sur les transports ne donne même pas au gouvernement lui-même l'autorité nécessaire, en cas d'urgence, pour forcer les compagnies de chemins de fer à modifier la destination de leurs wagons.

Il est vraiment nécessaire que les lois soient changées pour que le ministre et le gouvernement puissent prendre les choses en main. D'après ce que je vois, ils ne peuvent même pas demander à la Société de le faire, même si elle le peut d'elle-même. Est-ce exact, monsieur Menzies?

M. Menzies: C'est exact, que je sache.

M. McRae: Monsieur Gibbings, n'avez-vous pas l'autorité nécessaire pour obliger les compagnies de chemins de fer à transporter ces céréales pour vous?

M. Gibbings: Non.

M. McRae: Et aucune autorité ne le pourra; vous pouvez demander, supplier, faire ce que vous voulez.

M. Gibbings: Nous n'avons pas réussi à obtenir cette autorité.

M. McRae: A mon avis c'est là une pénurie très grave car il s'agit d'un état d'urgence et il me semble que nous devrions songer sérieusement à adopter certaines lois à cet égard.

Merci.

M. Hayes (Directeur des opérations, Commission canadienne des transports): Monsieur le président, avant de poursuivre les délibérations, en réponse aux chiffres qui nous ont été demandés par M. McRae, voilà les seules copies dont M. Menzies peut disposer. Je me demande si le Comité accepterait que nous fournissions ces renseignements demain?

M. McRae: Ce sera très bien.

Le président: Monsieur Gleave.

M. Gleave: Monsieur le président, monsieur Gibbings, d'après le témoignage que vous avez donné et d'après ce qu'on a retiré des questions posées jusqu'à ce moment, vous semblez dire, de fait, que vous n'avez aucune autorité et que vous n'êtes pas en mesure de transporter les céréales que vous avez vendues et que vous avez en main au pays. De plus, vous n'êtes pas en mesure de fournir le transport nécessaire au déplacement de ces céréales à l'intention des clients qui le désirent.

Puis-je vous demander si vous avez reçu des plaintes ou si vous avez fait part de cette situation au ministre responsable de la Commission du blé, l'honorable M. Lang? En avez-vous parlé au ministre des Transports, M. Marchand? Leur avez-vous demandé de s'intéresser à la situation? Je vous pose cette question après l'avoir posée également à la Chambre tant à M. Lang qu'à M. Marchand, afin d'essayer de discerner ce qui se passait dans le domaine du transport des céréales, ces deux ministres m'ayant assuré que les chemins de fer s'étaient engagés à transporter ces céréales.

[*Texte*]

I am asking you: have you put before either or both of these ministers the situation as you have found it? And have they undertaken to give you any assurances or taken any action to meet the situation in which you find yourself as a Commissioner of the Canadian Wheat Board?

Mr. Gibbings: Mr. Gleave, we are in close contact with our own minister particularly. We deal through him and we have written him outlining the problem as we see it, suggesting to him that, in our judgement, given the rolling stock that the railways have, it will not be possible for them to meet our targets. We have suggested to him that the government give consideration to doing two things: first of all, that 4,000 additional hopper cars be made available to the grain trade, and secondly, that steps be taken to see to it that the cars that are now out of service because of the need for repairs be put back into service as expeditiously as possible.

The CNR, I understand, have already begun to rehabilitate some of these cars that they would not ordinarily have rehabilitated. I have no knowledge that the CPR have done likewise.

Mr. Gleave: The 4,000 hopper cars, according to what you said here a few minutes ago, are not going to meet the situation which you have described to this Committee, this year; so for the moment we can presumably set that aside.

You say that the CNR has agreed to bring some discarded or proposed-to-be-discarded cars back into position. Is this the sole answer of the Minister to your plea for assistance to move grain? Is this his sole answer, to go to the CN and get them to bring some broken-down boxcars back into service, at the same time telling you that he can get no commitment from the CPR? Is that what you are telling this Committee?

Mr. Gibbings: Mr. Lang has not said that to us.

Mr. Gleave: Then who has said it to you?

Mr. Gibbings: Well, it has not been said.

Mr. Gleave: Am I to understand, then, that you have received no commitment from the Minister of any nature to meet this situation?

Mr. Gibbings: I has not been a commitment. The only discussions that we have had with him indicated that both of these avenues are being actively explored.

• 2105

Mr. Gleave: Mr. Chairman, we have sat through succeeding years, in the last three or four years, and in each season the situation in regard to the movement of grain has become progressively worse. We come now to this point in time. I appreciate the suggestion of 4,000 hopper cars. The government purchased 2,000 hopper cars a year ago. According to the evidence given by Mr. MacMillan to this Committee last week, there is not yet a formal agreement between the two railroads as to the maintenance and the handling and the proper depreciation of those cars. Apparently the railroads are not even prepared to service and make a proper business agreement in relation to those 2,000 hopper cars, and we are suggesting 4,000 more.

[*Interprétation*]

Je vous pose à vous la même question. Avez-vous fait part à l'un ou à l'autre de ces ministres ou aux deux à la fois de la situation telle qu'elle existe? Les ministres vous ont-ils donné des assurances ou ont-ils pris des mesures pour remédier à la situation dans laquelle vous vous trouvez maintenant en tant que commissaire de la Commission canadienne du blé?

M. Gibbings: Monsieur Gleave, nous sommes en relations étroites, particulièrement avec notre propre ministre. C'est par son entremise que nous prenons des décisions et nous lui avons écrit pour lui exposer le problème tel que nous le concevons, en lui faisant remarquer qu'à notre avis, compte tenu des marchandises que les chemins de fer transportent à l'heure actuelle, il ne sera pas possible pour eux de satisfaire nos objectifs. Nous avons demandé au ministre que le gouvernement s'intéresse à faire deux choses: tout d'abord, que les 4,000 wagons-trémies supplémentaires soient disponibles pour les commerçants de céréales et, deuxièmement, que des mesures soient prises afin que les wagons qui sont maintenant hors de service à cause des réparations qu'on doit y faire, soient remis en service le plus rapidement possible.

Le CN, si j'ai bien compris, a déjà commencé de rénover certains de ces wagons qui, ordinairement, auraient été laissés de côté. Je ne sais pas si le CP a fait la même chose.

M. Gleave: Les quelque 4,000 wagons-trémies, selon votre déclaration d'il y a quelques minutes, ne seront pas suffisants pour palier à la situation que vous avez exposée au Comité cette année; donc, pour le moment, nous pouvons présumément mettre cela de côté.

Vous avez déclaré que le CN est d'accord pour remettre à neuf certains wagons qui avaient été mis de côté ou que l'on se proposait de mettre au rancart. Est-ce là la seule réponse du ministre à votre demande d'aide pour le déplacement des céréales? Si c'est là sa seule réponse, adressez-vous aux autorités du CN et amenez-les à remettre en service certains wagons mis au rancart, quand, par ailleurs, vous n'avez pas pu obtenir du CP qu'il fasse de même? Est-ce là ce que vous voulez dire aux membres du Comité?

M. Gibbings: M. Lang ne nous a pas dit cela.

M. Gleave: Eh bien, qui vous l'a dit?

M. Gibbings: Eh bien, cela n'a pas été dit.

M. Gleave: Dois-je comprendre, alors, que vous n'avez reçu aucun engagement du ministre de quelque nature que ce soit pour faire face à cette situation?

M. Gibbings: Il n'y a pas eu d'engagement de la part du ministre. D'après les seules discussions que nous avons eues avec lui, il semble que ces deux façons de procéder font l'objet d'un examen très sérieux.

M. Gleave: Monsieur le président, nous siégeons depuis plusieurs années, depuis au moins 3 ou 4, de chaque saison le transport de grains devient pire. Nous en arrivons à ce point. J'apprécie la suggestion de 4000 wagons-trémies. Le gouvernement en a achetés 2000 il y a un an. D'après les témoignages de M. MacMillan au comité la semaine dernière, il n'y a pas encore eu d'entente officielle entre les deux lignes de chemin de fer pour ce qui est de l'entretien et de la manutention de même que de l'amortissement de ces wagons. Les chemins de fer ne sont apparemment pas disposés à faire le service et à conclure une entente commerciale pour ces 2000 wagons-trémies, et nous en proposons 4,000 autres.

[*Text*]

I have nothing against buying 4,000 cars. As a grain grower I would buy a hell of a lot more than that if they would move some grain. But I am becoming concerned that you do not have a commitment from either the CNR or the CPR to move our grain out of western Canada under any particular conditions.

Can you tell me that you or your Minister had any commitment from either of those two railroads to move our grain out of this country?

Mr. Gibbings: The President of the Canadian National said last year, and repeated this year, "Don't be concerned. Before the year is out we will move it". As I have pointed out, this is of little comfort to us because it has to be moved at specific times. In the absence of movement in excess of what we have experienced up to this time in the crop year, as I have indicated to you earlier, that target will not be met.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, the President of the CNR stated before this Committee on December 11:

> We have 50 million bushels of wheat now in store at the Lakehead.

To my knowledge we have not had 50 million bushels in store at the Lakehead since this crop year began. Is that right?

Have we had 50 million bushels in store at the Lakehead during this crop year, or let us say more specifically on December 11?

Mr. Gibbings: No, we certainly did not have that quantity in store on December 11. Our figure at that time, not for wheat but for all grains, was 37.8 million.

Mr. Gleave: Does this represent the knowledge of the President of the CNR in respect to grain movement in western Canada? If this is so, are we to take his word or that of the CPR that they will move our grain by the end of this crop year?

Mr. Gibbings: I have already indicated to you, Mr. Gleave, that in our judgment, in the absence of some things happening that have not happened up to this point in this crop year, it will not be possible to move it.

Mr. Gleave: you are saying, Mr. Gibbings, that by the end of this crop year as you foresee it we will not be able to move the amount of grain that our customers are ready to take from us.

Mr. Gibbings: Not unless some steps are taken, as I have already indicated, which have not now been taken.

Mr. Gleave: All right. Have you a commitment from either the Minister or the railroads—I keep going back to the Minister. If we are in a position in Canada that the government cannot see that the transportation system does what needs to be done, we are in very poor shape. And yet you are saying to me—and I want this to be very clear, Mr. Chairman, to the Commissioner—that you have not at this time an assurance, or you do not feel sure yourself, that this grain will be moved into export position by the end of this year.

[*Interpretation*]

Je n'ai rien contre l'achat de ces 4000 wagons. Comme cultivateur de céréales, j'en achèterais encore bien davantage si cela pouvait servir au transport des céréales. Ce qui m'inquiète c'est que la compagnie des Chemins de fer nationaux et le Pacifique Canadien ne se sont pas engagés à transporter nos céréales de l'Ouest en vertu de conditions précises.

Pouvez-vous me dire si vous ou votre ministre avez conclu des ententes avec l'une ou l'autre de ces sociétés pour transporter nos céréales à l'extérieur du pays?

M. Gibbings: Le président de la compagnie du National a dit l'an dernier, et l'a répété cette année, «ne vous inquiétez pas. Avant que l'année se soit écoulée, nous le transporterons». Comme je l'ai souligné, cela ne nous arrange pas beaucoup, car les céréales doivent être transportées à certaines périodes. S'il n'y a pas de transport supplémentaire à ce que nous avons connu jusqu'à maintenant avant la campagne agricole, comme je l'ai dit plus tôt, cet objectif ne sera pas atteint.

M. Gleave: Monsieur le président, le président de la compagnie du National a déclaré devant le comité le 11 décembre:

> Nous avons maintenant 50 millions de boisseaux de blé entreposés à Lakehead.

A ma connaissance, nous n'avons pas eu depuis le début de la campagne agricole 50 millions de boisseaux à Lakehead; n'est-ce pas?

Avions-nous 50 millions de boisseaux de blé à Lakehead pendant la campagne électorale ou disons pour être plus précis au 11 décembre?

M. Gibbings: Non, nous n'avions certainement pas cette quantité. Nos chiffres indiquent à ce moment-là que nous avions 37.8 millions de boisseaux non pas de blé mais de toutes les céréales.

M. Gleave: Est-ce l'avis du président de la compagnie du National concernant le transport des céréales dans l'ouest du Canada? Dans l'affirmative, devons-nous croire eu sa parole plutôt qu'en celle du CP qui déclare qu'il transportera nos céréales avant la fin de la campagne agricole?

M. Gibbings: Je vous ai déjà dit, monsieur Gleave, qu'à notre connaissance et parce qu'il ne s'est pas produit cette année ce qui habituellement se produit pendant la campagne agricole, il sera impossible de le transporter.

M. Gleave: Vous dites, monsieur Gibbings, qu'à la fin de la campagne agricole, vous pouvez transporter ce volume de céréales à nos clients qui les attendent.

M. Gibbings: Non, à moins que certaines mesures soient prises, je l'ai déjà mentionné, et elles n'ont pas été prises jusqu'à maintenant.

M. Gleave: Très bien. Le ministre ou les sociétés de chemin de fer se sont-elles engagées . . . je reviens toujours au ministre. Si, au Canada, le gouvernement ne peut pas s'occuper d'un réseau de transport, qu'il ne fait pas ce qu'il doit faire, nous sommes dans une situation critique. Et pourtant vous me dites, je veux que cela soit très clair, monsieur le président, que vous n'avez pas à ce moment-ci l'assurance, vous n'êtes pas certain vous-même, que ces céréales seront transportées pour l'exportation d'ici la fin de l'année.

[*Texte*]

An hon. Member: What happens to it if it is not moved?

Mr. Gleave: It is on the farm. That is where it is.

Mr. Gibbings: No, I am not certain, Mr. Gleave. This is a matter that gives us great concern, and we are not sure that it will happen. This is the reason why we have suggested that steps be taken that have not been taken up to this point to any degree.

Mr. Gleave: May I ask one final question? Would the Commissioner suggest a transport controller, or can he suggest anything to this committee?

Mr. Gibbings: In relation to grain alone, given the equipment that is available, I do not believe a transport commissioner could take steps which would utilize existing equipment to better advantage than it is now being utilized. Through the block system, through Mr. Menzies efforts and those of his equivalent at Vancouver—where we have pooling of cars and so forth—we have made vast improvements in utilization of existing equipment.

There may be some technological breakthrough not known to me which would result in a vastly improved utilization of existing equipment. I do not know what it is. There is not any question that, as a result of some of these innovations, the railways have utilized their equipment to better advantage than they did in the historical past. But I do not know to what extent, if any, new technological or procedural devices can be employed to better utilize the cars we have in service.

The Chairman: I am sorry, Mr. McRae, I have given you your 10 minutes.

Mr. McRae: I did not take the whole 10 minutes.

The Chairman: I am sorry, you took all of the 10 minutes.

I would like to pose a question, purely for clarification. Mr. Gibbings, there appears to be a discrepancy between your figures and those of the railroad with regard to the number of cars moved. You use the expression "car equivalent." For the sake of the record, could you explain what a "car equivalent" means when the Wheat Board uses it and what a "car equivalent" means when used by the railroads?

I am posing two questions, then I will keep quiet. In the Minutes of Proceedings and Evidence of December 11, 1973, Mr. MacMillan said "yesterday"—that means December 10, 1973, and that was the only difference that I could see that, with regard to Mr. Gleave's question, may have been misinterpreted—Mr. MacMillan said:

> At Thunder Bay yesterday there was in store

and he is referring to all grain there,

> 50.027 million bushels.

You say there never was that grain in store this fall at the Lakehead. I think we should clear up these points.

[*Interprétation*]

Une voix: Qu'arrivera-t-il si les céréales ne sont pas transportées?

M. Gleave: Elles sont dans les fermes.

M. Gibbings: Non, je ne suis pas certain, monsieur Gleave. Une question qui nous inquiète tous beaucoup et je ne sais pas ce qui arrivera au juste. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé que certaines mesures soient prises, même si elles n'ont pas été adoptées encore complètement.

M. Gleave: Puis-je poser une dernière question? Le commissaire pourrait-il proposer un contrôleur des transports, ou a-t-il d'autres suggestions à faire au Comité?

M. Gibbings: Étant donné le matériel disponible, je ne crois pas qu'un commissaire des transports pourrait prendre des mesures meilleures que celles qui sont prises actuellemnt pour en assurer une meilleure utilisation, en ce qui concerne les céréales. Grâce au système de transport en bloc, et grâce aux efforts de M. Menzies et de ses homologues à Vancouver, qui assurent un groupement des wagons, etc., nous avons grandement amélioré l'utilisation du matériel existant.

Il se peut que certains progrès technologiques fabuleux, qui nous sont encore inconnus, entraîneraient une amélioration extraordinaire de l'utilisation du matériel actuel. Ceci ne me paraît pas cependant immédiat. Il ne fait aucun doute que certaines des innovations récentes ont permi aux chemins de fer d'utiliser le matériel de façon plus positive que dans le passé. Je ne pense pas, dans la situation actuelle, que de nouveaux systèmes technologiques ou de nouvelles procédures pourraient permettre de faire de grands progrès en termes de service.

Le président: Je suis désolé, monsieur McRae, vous avez eu vos dix minutes.

M. McRae: Je n'ai pas utilisé toutes mes dix minutes.

Le président: Je suis désolé, mais vous avez tout utilisé.

J'aimerais poser une question, pour obtenir certains éclaircissements. Monsieur Gibbings, il semblerait qu'il y ait une contradiction entre vos chiffres et ceux qui nous ont été donnés par les représentants des socétés de chemins de fer, en ce qui concerne le nombre de wagons utilisés. Vous avez utilisé l'expression «équivalent-wagon». Pour le procès-verbal, pourriez-vous nous expliquer ce que cela signifie, pour la Commission du blé et pour les chemins de fer?

Je poserai encore une autre question puis je me tairai. Dans le procès-verbal de la séance du 11 décembre 1973, M. MacMillan avait employé le mot «hier»; cela signigie donc le 10 décembre 1973, et je puis tenter d'expliquer la question de M. Gleave, la seule différence pourrait provenir du fait que M. MacMillan a dit:

> Il y avait hier à Thunder Bay

et il parlait ici de toutes les céréales,

> 50.027 millions de boisseaux.

Vous dites qu'il n'y a jamais eu de quantités aussi importantes de céréales en stock à la Tête-des-lacs, cet automne. J'aimerais que ces deux questions soient éclaircies.

[*Text*]

Mr. Gleave: Is the Chairman afraid?

Mr. Gibbings: Our number for December was . . .

Mr. Gleave: December 5 there was 20 million.

Mr. Gibbings: The week of the 11th, which was the week that you were speaking of, it was 37.8 million bushels.

Mr. Gleave: Is that wheat?

Mr. Gibbings: No, that is all grains.

The Chairman: Could we clear that up a little further? Could that have fluctuated during the week?

Mr. Gibbings: Yes.

An hon. Member: Could it have gone up to 50 million?

An hon. Member: No, no, come on.

Mr. Gibbings: It could have fluctuated during the week, but I would be very surprised if it fluctuated to that extent. It depends on how many lake vessels are in loading at a particular time, but there would not be that great a volume I am sure.

Mr. Gleave: It was not all grains, it was wheat.

An hon. Member: But you do not know.

Mr. Gibbings: Was he talking about December 11, or . . .

The Chairman: I quote MacMillan; he said it on December 11 and he said, "yesterday there was in store 50.027 million bushels."

Mr. Gleave: Of wheat.

The Chairman: Of all grains, I am sorry.

Mr. Gleave: Of wheat.

The Chairman: I will quote from the Committee Proceedings, page 10, Committee Proceedings 25.

> . . . I put on the record the amount of grain in store at the export positions at the Lakehead and Vancouver, if I may, and I would like at this moment to put on the record the corresponding figures for yesterday. At Thunder Bay there was in store 50.027 million . . .

and he goes on to say what there was in store at Vancouver. I would interpret that, Mr. Gleave, as grain. But he does refer to wheat up above in that paragraph.

Mr. Gleave: On a point of order, on December 11, 1973, in the Proceedings of this Committee on page 25:20, you would see, "we have 50 million bushels of wheat now in store at the Lakehead and that presumably is . . ." and then Mr. Benjamin comes in. Mr. Benjamin was doing the questioning. I am quoting directly from the Minutes of December 11, 1973.

• 2115

The Chairman: Yes, you are quite correct, he did say that on that page.

Mr. Gleave: I do not wish to belabour the point, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

M. Gleave: Le président a-t-il peur?

M. Gibbings: Pour le mois de décembre . . .

M. Gleave: Le 5 décembre il y avait 20 millions.

M. Gibbings: Pour la semaine du 11 décembre, qui est celle dont nous parlons, il y avait 37.8 millions de boisseaux.

M. Gleave: De blé?

M. Gibbings: Non, ceci est pour toutes les céréales.

Le président: Pourriez-vous poursuivre vos éclaircissements? Ce chiffre aurait-il pu varier pendant la semaine?

M. Gibbings: Oui.

Une voix: Aurait-il pu monter jusqu'à 50 millions?

Une voix: Allons, ne rigolez pas.

M. Gibbings: Il aurait pu varier pendant la semaine, mais je serais très surpris s'il avait varié autant. Tout dépend du nombre de navires des Lacs qui chargent au moment considéré, mais la différence ne pourrait pas être aussi importante.

M. Gleave: Il ne s'agissait pas de toutes les céréales, mais uniquement du blé.

Une voix: Mais vous n'y connaissez rien.

M. Gibbings: Parlait-il du 11 décembre ou . . .

Le président: Je cite M. MacMillan; il a dit le 11 décembre: «hier il y avait en stock 50.027 millions de boisseaux».

M. Gleave: De blé.

Le président: Je regrette, de toutes céréales.

M. Gleave: De blé.

Le président: Je citerai le procès-verbal du Comité, page 10, fascicule 25.

> Je voudrais inscrire au procès-verbal la quantité de céréales en stock au poste d'exportation à la Tête-des-lacs et à Vancouver et, si vous me le permettez, j'aimerais également indiquer les chiffres correspondants pour hier. A Thunder Bay, il y avait en stock 50.027 millions . . .

il poursuit en indiquant ce qu'il y avait en stock à Vancouver. A mon avis, monsieur Gleave, il s'agit là de toutes les céréales. Cependant, il parle de blé un peu plus haut dans ce même paragraphe.

M. Gleave: Un rappel au Règlement; le 11 décembre 1973, dans le procès-verbal de la séance, à la page 25:20, vous pouvez lire: «Nous avons maintenant en stock 50 millions de boisseaux de blé, à la Tête-des-lacs et je présume que ceci . . .»; ensuite M. Benjamin prend la parole. C'était M. Benjamin qui posait les questions. Ceci est un extrait du procès-verbal du 11 décembre 1973.

Le président: Oui, vous avez tout à fait raison, c'est ce qu'il a dit à cette page.

M. Gleave: Je ne veux pas insister là-dessus, monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: I am just attempting to clear up this conflicting evidence.

Mr. Gibbings: Mr. Chairman, I was giving you the figures for the end of week 11 rather than December 11. On December 11 for all grains our figure is 43,824,000 bushels.

Mr. Gleave: And for wheat?

Mr. Gibbings: I will let you add these up, but the total for 1 C.W.R.S. was 8,585,000; for 2 C.W.R.S. it was 6,086,000; for 3 C.W.R.S., the utilities and other wheats, it was a total of 2,318,000; for the various grades of Durum, 2,391,000. When you add oats, barley, unclean grain and grain that was not ours, the grains that we do not handle, and so forth, the total was 43,824,000 on that day.

I might explain this car equivalent. We consider 2,000 bushels as the average car. However, it depends, as you well know, Mr. Gleave, on the type of grain in the car and the size of the car. If it is a covered hopper car—the 2,000 that we have are 100-ton cars—the bushels of oats, the bushels of wheat and the bushels of barley that make up the 100 tons is different for each of those grains. It is also true that if it is a 60-ton car and you have wheat, oats or barley it is a different number than if you have wheat, but for our purposes we take a car as containing 2,000 bushels. He takes the car-equivalent, I take it, which is the 2,000 bushels translated into the number of bushels that are actually in the car, so that a 100-ton car of oats, for instance, may in fact turn out in their calculation to be a car and a half.

The Chairman: How are the targets set?

Mr. Gibbings: Our targets are set on the basis of 2,000-ton cars.

The Chairman: That would mean the CN's target, and the railroads accept that target figure?

Mr. Gibbings: Yes.

The Chairman: So that is understood. We are working on a common denominator there. The target is the common denominator.

Mr. Gibbings: The target is the common denominator.

The Chairman: It is a 2,000-bushel equivalent car. I think we had to clear up those points. I am still not very clear on them, but I am clearer than I was.

The next three people on my list are Mr. Corriveau, Mr. Murta, Mr. Roy and Mr. Peters.

Mr. Corriveau.

M. Corriveau: Monsieur le président, je voudrais m'adresser à M. Gibbings. Je pense que nous pouvons reprocher beaucoup de choses au CN et au CP, et entre autres de ne pas avoir les wagons nécessaires . . .

[*Interprétation*]

Le président: J'essaie tout simplement d'élucider cette question de témoignages contradictoires.

M. Gibbings: Je vous citais des chiffres pour la fin de la onzième semaine plutôt que le 11 décembre. Notre chiffre pour 11 décembre, pour toutes les céréales, est 43,824,000 boisseaux.

M. Gleave: Et quels sont les chiffres pour le blé?

M. Gibbings: Vous pouvez faire le total vous-même, mais le total pour un quintal était de 8,585,000; pour deux quintaux, 6,086,000; pour les trois quintaux, les utilités et les autres espèces de blé, un total de 2,318,000; pourles différentes catégories de Durum, 2,391,000. Quand vous y ajoutez l'avoine, l'orge, les céréales non nettoyées, les céréales qui n'étaient pas à nous et la manutention desquelles n'était pas notre responsabilité, et ainsi de suite, le total pour ce jour-là était 43,824,000.

Je pourrais peut-être expliquer ce que nous entendons par équivalent de wagon. Nous prenons un chargement de 2,000 boisseaux comme étant le chargement moyen d'un wagon. Cependant, cela dépend, comme vous le savez très bien, du genre de céréale et des dimensions du wagon. S'il s'agit d'un wagon à trémie couvert—les 2,000 wagons que nous avons ont une capacité de 100 tonnes—les boisseaux d'avoine, de blé et d'orge dont ces 100 tonnes sont composées sont différentes dans chaque cas. Il est également vrai que, s'il s'agit d'un wagon de capacité de 60 tonnes, et si vous transportez du blé, de l'avoine ou de l'orge, vous arriverez à un chiffre différent. Mais, pour nous, un wagon contient, en moyenne, 2,000 boisseaux. Il se sert donc de l'équivalent du chargement d'un wagon, ce qui est 2,000 boisseaux exprimés en le nombre de boisseaux que transporte le wagon en réalité, de façon à ce qu'un wagon de 100 tonnes qui transporte de l'avoine, par exemple, pourrait transporter, d'après leurs calculs, un chargement d'un wagon et demi.

Le président: Comment arrive-t-on aux objectifs?

M. Gibbings: Nous prenons comme base des wagons de 2,000 boisseaux pour arriver à nos objectifs.

Le président: Cela veut dire l'objectif du CN, et que les chemins de fer acceptent cet objectif.

M. Gibbings: Oui.

Le président: Nous comprenons donc cela. Nous travaillons avec un dénominateur commun, et l'objectif est le dénominateur commun.

M. Gibbings: L'objectif est le dénominateur commun.

Le président: Il s'agit de l'équivalent d'un chargement de 2,000 boisseaux. Il nous fallait élucider ces points-là. Je ne les comprends toujours pas tout à fait, mais je les comprends mieux qu'avant.

Les noms suivants sont sur ma liste: M. Corriveau, M. Murta, M. Roy et M. Peters.

Monsieur Corriveau.

Mr. Corriveau: Mr. Chairman, I would like to address my questions to Mr. Gibbings. I think we can blame many things on the CN and CP and among other things, they are not having the necessary cars available.

[*Text*]

The Chairman: Just a minute, Mr. Corriveau. Go ahead.

M. Corriveau: Monsieur le président je voudrais m'adresser à M. Gibbings. Je pense que nous pouvons reprocher au CN et au CP de ne pas avoir mis les wagons nécessaires à la disposition de la Commission canadienne du blé. Le problème que nous étudions ce soir n'est pas nouveau puisque l'an dernier, nous nous sommes entretenus assez longuement au sujet de l'achat de nouveaux wagons. Nous devons à mon avis reprocher aux chemins de fer d'avoir mis de côté 2,800 wagons alors que nous apprenons ce soir que nous pourrions mettre en circulation au moins 20 wagons par jour si nous décidions de faire des réparations minimes. Il faudrait reprocher aux chemins de fer de ne pas l'avoir fait quand ils ont vu la rareté des wagons de transport des céréales.

M. Gibbings, quand il y a des quantités assez considérables de céréales à transporter, quel préavis doit-on donner aux chemins de fer pour disposer des wagons?

Mr. Gibbings: We have continuous consultations with the railways. We try to give them as much advance notice as possible of the volumes they will be required to haul. In addition to that our transportation people meet weekly with the representatives from the railways in terms of the number of cars that are going to be available on a week-to-week basis. So we try to keep them informed of the long-term requirements as well as the week-to-week requirements.

M. Corriveau: Je voudrais poser une question directe au témoin. Je voudrais savoir, s'il faut donner un préavis d'une semaine, de quinze jours ou de trois semaines. Si vous avez besoin de 1,000 wagons, à Thunder Bay disons, et que ces wagons se trouvent à 1,000 milles de là, je pense qu'il ne faudrait pas reprocher tous les péchés capitaux aux chemins de fer. Vous n'avez peut-être pas fait preuve de la meilleure planification. Il faudrait savoir au départ, s'il y a vraiment eu planification et si vous avez avisé nos chemins de fer dans un délai assez respectable pour déplacer ces wagons.

Mr. Gibbings: We attempt to give the railways at the beginning of the crop year the quantities we require at the various terminal positions to the close of navigation. When navigation is closed we then give the railways the requirements for the balance of the winter in terms of movement to the various terminal positions as well as the all-rail movement out of terminals or out of the country elevators to positions in say eastern Canada for the domestic market. Towards spring we give them the quantities we would like to have moved between then and the end of the crop year. So we try to give several months of targets.

This is necessarily broken down into the number of cars per week in order to meet that particular target. Then our transportation people meet with the railways to find out how many cars they have available in a particular week and these are programmed into the system.

[*Interpretation*]

Le président: Un instant, monsieur Corriveau. Continuez.

Mr. Corriveau: Mr. Chairman, I would like to address my questions to Mr. Gibbings. I think I can reproach the CN and the CP with not having made available the necessary cars for the Canada Wheat Board. The question we are studying this evening is not a new one, since we spoke at length about the purchase of new cars last year. In my opinion we should reproach the railway with having put some 2,800 cars to one side, whereas we learned this evening that at least 20 cars a day could be put into circulation if the decision is made to make the necessary repairs. The railways must be reproached with not having done so when they saw how few cars were available for moving grain.

Mr. Gibbings, when there are very large quantities of grain to be moved, what kind of advanced notice do you have to give to the railways in order to have the necessary cars available?

M. Gibbings: Nous avons des entretiens interrompus avec les chemins de fer. Nous essayons de leur donner le plus grand préavis possible quant au volume des céréales qu'ils auront à transporter. En plus, nos représentants dans le domaine du transport se réunissent toutes les semaines avec les représentants des chemins de fer pour parler du nombre de wagons qui seront disponibles de semaine en semaine. De cette façon, nous essayons de les tenir au courant de nos besoins à long terme et de nos besoins d'une semaine à l'autre.

Mr. Corriveau: I have another question I would like to put to the witness. I would like to know if an advance of one week, two or three weeks must be given. If you need 1,000 cars in Thunder Bay, and if these cars are a thousand miles from that port, I do not think any accusations should be levelled at the railways. Your planning program could perhaps be improved upon. First of all, we would have to know if you have any planning program, and if you give the railways a reasonable period of time in which to bring in the necessary cars.

M. Gibbings: Au début de la saison, nous essayons de donner aux chemins de fer les quantités de céréales dont nous aurons besoin aux différents terminaux jusqu'à la fin de la saison de navigation. Lorsque la navigation n'est plus possible, nous donnons aux chemins de fer nos besoins pour le reste de l'hiver quant au transport des céréales aux différents terminaux en même temps que le transport par rail à partir des terminaux ou des élévateurs à la campagne ou aux terminaux, disons, dans l'Est du Canada pour le marché domestique. Au printemps, nous leur disons les quantités de céréales que nous aimerions transporter de là jusqu'à la fin de la saison. De cette façon, nous essayons de leur donner des objectifs dans un contexte de plusieurs mois.

Cela se décompose dans le nombre de wagons par semaine afin d'atteindre cet objectif particulier: à ce moment-là, nos représentants dans le domaine du transport se réunissent avec les représentants des chemins de fer afin de déterminer combien de wagons ils peuvent nous donner au cours d'une fin de semaine donnée, et ces renseignements sont incorporés dans le système.

[*Texte*]

M. Corriveau: Planifiez-vous le transport de certaines céréales d'un endroit à l'autre? Parlons de Montréal. En ce moment, on n'y trouve pas d'avoine, ni à la tête des Grands lacs d'ailleurs. Par contre, on a trop transporté d'orge à Montréal. Pourriez-vous me dire quelle planification vous a permis de pas transporter suffisamment d'avoine tout en acheminant un surplus d'orge? Est-ce que ce sont les meuniers qui ont eu une mauvaise planification ou votre organisme aurait-il oublié de prévoir ces détails?

Mr. Gibbings: We have a planning group that co-ordinates the sales and potential sales to any given period with the transportation department. That is how we arrive at the quantities that are to be in position at any given time to meet vessel arrivals.

So far as domestic grain is concerned we sell it at two places. One of them is Thunder Bay and we sell it ex Thunder Bay. It is the responsibility then of the private sector or the purchaser to move it forward. It is our responsibility to move forward grain that is going into the export market.

Also we have what we call a planned-sea program which makes it possible for domestic users to purchase grain direct through the country elevators, have it loaded at country elevators and moved by rail into positions in eastern Canada for domestic use.

All of these things are planned well in advance. As a matter of fact, in the block shipping program plans are initially made six weeks in advance. Then they are upgraded as the week approaches and modified with the changes in vessel arrivals, because these are sometimes delayed, or changes of other nature that may come up, an emergency situation, for instance, that was unforeseen. It is possible to make these amendments right up to the week in which the cars are allocated to the country.

• 2125

M. Corriveau: Vous savez qu'il sévit une pénurie assez grave d'avoine dans l'Est du pays. Or, on ne semble pas acheminer cette céréale vers l'Est du pays. Si vous ne disposez pas de wagons, de quelle façon allez-vous pouvoir remédier à la situation? Vous n'avez pas de wagons disponibles et il y a pénurie très importante de cette céréale dans l'Est du pays. Comme vous semblez être en retard dans vos livraisons, de quelle façon envisagez-vous de répondre à la situation à court terme? L'Est n'a pas besoin d'une solution à long terme: il n'y a plus d'avoine. Il ne faut pas y remédier dans six mois, soit après avoir réparé vos wagons. Est-ce que vous allez vous organiser pour réserver une certaine quantité de wagons pour le transport de cette céréale? J'aimerais connaître les mesures que vous allez prendre à brève échéance.

Mr. Gibbings: We are aware that from time to time there has been a shortage of oats in position. Any time you have a general shortage of transportation you try to balance the movement of those grains. Our objective is to get as large quantities of oats as are required into the Lakehead terminal position where they will be available for all rail moving to the eastern positions to meet the domestic requirements. This, together with the Plan C that I spoke of, makes it possible for consumers in eastern Canada to go directly to country elevators on the Plan C shipment and have them loaded at the country elevators, bypass Thunder Bay and go direct into eastern positions.

[*Interprétation*]

Mr. Corriveau: Do you make plans for the movement of certain grains from one place to another? Let us take the case of Montreal. At the present time, no oats can be found there or at the Lakehead. On the other hand, too much barley has been moved to Montreal. Could you tell me what planification program is responsible for your moving too little oats and too much barley? Are the millers guilty of poor planning, or has the board forgotten to see to these details?

M. Gibbings: Nous avons un groupe de planification qui s'occupe de la coordination des ventes et des ventes possibles dans une période donnée avec la division des transports. C'est ainsi que nous arrivons aux quantités de céréales qui doivent se trouver à un endroit donné lors de l'arrivée du bateau.

Quant aux céréales domestiques, nous les vendons à Thunder Bay, et elles sont expédiées de ce port. C'est à l'acheteur ou au secteur privé qu'il incombe de les transporter. C'est notre responsabilité de transporter les céréales destinées au marché d'exportation.

Nous avons également ce que nous appelons le programme de planification, ce qui permet aux usagers domestiques d'acheter des céréales directement des élévateurs à la campagne, de les faire charger aux élévateurs et les faire transporter par rail aux terminaux dans l'Est du Canada pour le marché domestique.

Toutes ces opérations sont planifiées bien d'avance. En fait, dans le cadre de notre programme de transport des céréales en gros, les projets sont faits six semaines d'avances. On les améliore au fur et à mesure, et des modifications sont faites pour tenir compte des changements dans la date d'arrivée des vaisseaux, étant donné que les vaisseaux sont parfois retardés ou pour tenir compte d'autres changements qui peuvent se présenter, par exemple, une situation d'urgence qui n'a pas été prévue. Nous pouvons faire ces changements jusqu'à la semaine pour laquelle les wagons ont été affectés.

Mr. Corriveau: You know that there is a very serious shortage of oats in the east. There seems to be no effort being made to ship oats to that part of the country. If you do not have enough railway cars, how are you going to solve the problem? You do not have any available cars, and there is a very serious shortage of oats in the east of Canada. Since you seem to be behind in making your deliveries, what short-term solution do you see to this problem? The people down east have no use for a long-term solution. There are no more oats available. There is no point in seeing to the matter in six months time, once the cars have been repaired. Are you going to see to reserving a certain number of cars in order to move oats down east? I want to know what short-term steps you are going to take under these circumstances.

M. Gibbings: Nous nous rendons compte qu'il y a eu des pénuries d'avoine par le passé. Chaque fois qu'il y a manque de wagons, nous essayons d'équilibrer le transport de ces céréales. Notre objectif est de transporter les quantités d'avoine nécessaires aux terminaux des Grands lacs, où l'avoine peut être transportée aux terminaux de l'est afin de subvenir aux besoins domestiques. Cette mesure, avec le programme dont je vous ai parlé, permet aux consommateurs dans l'est du Canada d'aller directement aux élévateurs à la campagne en vertu du programme, faire charger les wagons aux élévateurs à la campagne et d'aller directement dans l'Est du pays sans passer par Thunder Bay.

[*Text*]

We are taking all the steps we can to meet the deficiency that currently exists in eastern Canada. We know that there are sufficient oats in country elevators. The last figure I saw was about 10 million bushels. They are there to be moved and as soon as cars are spotted for that purpose they will be moved.

I think we can give assurance to our eastern friends that we will have stocks available in Thunder Bay and in country elevators to meet the requirements in eastern Canada. It will depend a bit, because the seaway is not yet closed, but according to our preliminary calculations it appears that we may have to move an additional 5 million bushels of grain for domestic utilization in eastern Canada in addition to the quantity that we moved last year.

Mr. McRae: Is there any way of keeping the seaway open longer?

Mr. Gibbings: We have had discussions with them and their target date for closing was December 16. We have some indications from them on a day to day basis that they may keep it open. They are now talking about December 20. If necessary, we hope that we might be able to slip a vessel through even after that, providing of course, that conditions are such that that is possible.

The Chairman: Are you through, Mr. Corriveau? Your time is . . .

M. Corriveau: J'aurais une dernière question à poser. Je sais que mon temps est limité.

Comme je le disais au témoin, je pense qu'il a répondu de façon indirecte. Il a semblé vouloir éloigner la question que je lui ai posée, à savoir s'ils allaient réserver des wagons pour le transport de cette céréale et surtout s'ils peuvent nous dire quant l'avoine sera entreposée dans les élévateurs de Montréeal. Je pense qu'actuellement les gens de l'Ouest sont pris apparemment par le problème d'entreposage de cette céréale alors qu'à Montréal il y a de la place, mais on ne semble pas vouloir libérer des wagons pour transporter l'avoine à Montréal. Je voudrais que le témoin me dise combien de temps il faudrait pour régler la situation qui servit actuellement à Montréal? Cette situation est intenable pour les meuniers et les agriculteurs du Québec.

• 2130

Mr. Gibbings: Mr. Davis is the man who is closer to the day-to-day operations than I am. I would ask him if he would mind answering your question, sir.

Mr. J. T. Davis (Transportation Authority, Canadian Wheat Board): Every year we move a certain amount of grain . . .

M. Corriveau: Monsieur le président, je demanderais le silence, parce que je ne comprends plus les témoins.

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. Davis: Every year we have to move a certain amount of grain to Eastern Canada. The railways take a part of their fleet after the close of navigation and devote it to moving grain from Thunder Bay to Eastern Canada.

[*Interpretation*]

Nous prenons toutes les mesures possibles pour répondre aux besoins dans l'Est du pays. Nous savons qu'il existe assez d'avoine dans les élévateurs à la campagne. Le dernier chiffre que j'ai vu était de 10 millions de boisseaux. Aussitôt que les wagons seront disponibles, l'avoine sera transportée.

Je crois que nous pouvons assurer nos concitoyens dans l'Est que nous aurons des stocks d'avoine disponibles à Thunder Bay et dans les élévateurs à la campagne pour subvenir aux besoins de l'Est du pays. Cela peut varier un peu, étant donné que la voie maritime n'est pas encore fermée, mais selon nos calculs préliminaires, il paraît que nous serions obligés peut-être de transporter 5 millions de boisseaux de céréales pour le marché domestique dans l'Est du pays en plus de la quantité que nous avons transportée l'an dernier.

M. McRae: Existe-t-il des moyens pour garder la voie maritime ouverte plus longtemps?

M. Gibbings: Nous avons parlé avec des représentants de la voie maritime, et leur date limite pour la fermeture était le 7 décembre. Ils nous ont parlé de la possibilité de la garder ouverte et maintenant ils fixent le 20 décembre comme date de fermeture. S'il est nécessaire, nous espérons pouvoir faire passer un vaisseau même après cette date, si les conditions le permettent.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Corriveau? Votre temps est écoulé.

Mr. Corriveau: I know that my time is almost up, but I have one last question to ask.

I think the witness was trying to dodge my question, when I asked him if the wheat board was going to reserve cars for the movement of oats to the east, and if they could tell us when the oats will be stored in the Montreal elevators. I think that the people out West are having trouble finding storage space for these oats, whereas there exists such space in Montreal, but no one seems to want to free the cars necessary to move it to Montreal. I would like the witness to tell me how much time it would take to settle the present situation in Montreal? It is an unbearable situation for the millers and farmers of Quebec.

M. Gibbings: M. Davis est plus au courant des opérations d'au jour le jour que moi. Je vais lui demander de répondre à votre question.

M. J. T. Davis (Administration des transports, Commission canadienne du blé): Tous les ans, nous transportons une certaine quantité de céréales . . .

Mr. Corriveau: Mr. Chairman, I would ask the members of the Committee to be quieter since I cannot understand what the witnesses are saying.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Davis: Tous les ans, nous avons à transporter une certaine quantité de céréales à l'Est du Canada. Les chemins de fer affectent une partie de leurs wagons à la fin de la saison de navigation au transport de céréales de Thunder Bay à l'Est du Canada.

[*Texte*]

This year we expect we will probably move an extra 5 million bushels of cereal grains or feed grains down to Eastern Canada.

This will be moved during the course of the winter and in this case there is a fleet of cars set aside to perform that movement. So you will get your cars in that fleet to move grain to Eastern Canada.

M. Corriveau: J'espère, monsieur le président, que les témoins nous ont dit la vérité, et qu'ils pourront remplir les commandes et remédier à la situation qui existe actuellement au Québec.

Le président: Merci, monsieur Corriveau.

M. Gibbings: Oui.

The Chairman: Thank you, Mr. Corriveau.

Mr. Gibbings said "oui". I want to make certain that goes on the record.

My next questioner is Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you very much, Mr. Chairman.

Certainly there have been figures thrown around about how much grain you can store at Thunder Bay, etc., and I have a set of figures, although it is a week old, that states—and this was as of December 7—something like 48.3 million bushels of all grains on hand in Thunder Bay, and of that, 23.7 million were board grains.

Of the 23.7 million that were board grains, the figures are not that important but I have been told certainly by people who are shipping out of Thunder Bay that of the existing grain at hand at Thunder bay at the present time, a lot of it is made up of screenings and a lot they classify as non-shippable grains out of that 23.7 million or whatever the figure is at the present time.

Thunder Bay has been operating really on what could be termed almost a week-to-week basis as far as movement of grain out of Thunder Bay is concerned. Is this correct?

Is there a considerable amount of grain in Thunder Bay at the present time that would be classified as non-shippable grains or screenings?

Mr. Gibbings: Yes, there is, Mr. Murta. There always is a considerable volume of screenings and grain that is not clean. Shippable grain means grain that is cleaned up to export standards and available for shipment.

It is true that through this whole period the Lakehead has been operating on a hand-to-mouth basis. This is sort of a conflict that exists down there. The terminals claim that if they get in excess of, say, 55 million to 60 million bushels and store it, it impedes their ability to unload grain with great dispatch.

The vessels claim that if they do not have that much grain in store in terminal elevators, they do not get loaded with dispatch.

With the low volumes of grain that have been in store through most of this period, it has resulted in lake vessels having frequently to go to more than one and often several terminals in order to pick up their cargo. When that happens, of course, it naturally results in their utilization of the lake fleet and it is something less than maximum utilization.

[*Interprétation*]

Cette année, nous nous attentons à transporter 5 millions de boisseaux de plus, par rapport à l'an dernier, de céréales ou de provende à l'Est du Canada.

Ces céréales seront transportées au cours de l'hiver et, dans ce cas, il y a des wagons mis de côté pour faire ce travail. De cette façon on obtient les wagons nécessaires pour transporter les céréales à l'Est du Canada.

Mr. Corriveau: Mr. Chairman, I hope that the witnesses have told us the truth that they will be able to fill their orders and find some solution to the present oat shortage in Quebec.

The Chairman: Thank you, Mr. Corriveau.

Mr. Gibbings: Yes.

Le président: Merci, monsieur Corriveau.

M. Gibbings a dit «oui». Je veux m'assurer que sa réponse figure au compte rendu.

M. Murta a la parole maintenant.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

On a cité beaucoup de chiffres quant à la quantité de céréales qu'on peut entreposer à Thunder Bay, et ainsi de suite. J'ai des chiffres à citer, bien qu'ils datent de la semaine dernière, lesquels démontrent qu'il y avait environ 48.3 millions de boisseaux de cérales de disponibles à Thunder Bay le 7 décembre, dont 23.7 millions étaient des céréales qui appartenaient à la Commission.

Sur ces 23.7 millions de boisseaux, beaucoup consistent en céréales non expédiables et en déchets, d'après les renseignements que j'ai reçus de ceux qui s'occupent de l'expédition des céréales à Thunder Bay.

Le port de Thunder Bay fonctionne d'une semaine à l'autre, en ce qui concerne le transport de céréales. Est-ce exact?

Y a-t-il beaucoup de céréales à Thunder Bay à l'heure actuelle qui pourraient être classées comme des déchets ou des céréales non expédiables?

M. Gibbings: Oui, il y a toujours une assez grande quantité de déchets et de céréales qui ne sont pas propres. Des céréales expédiables signifient des céréales qui répondent aux exigences d'exportation et qui sont disponibles pour l'expédition.

Il est vrai que, pendant toute cette période les ports des Grands Lacs fonctionnent au jour le jour. C'est une sorte de conflit qui existe là-bas. Les terminaux disent que, s'ils ont un excès de 55 millions ou 60 millions de boisseaux et s'ils entreposent ces céréales, cela les empêche de décharger les céréales assez rapidement.

Et si on n'a pas autant de céréales entreposées dans les élévateurs aux terminaux, les bateaux ne sont pas chargés assez rapidement.

A cause des volumes de céréales peu élevés qui ont été entreposés pendant cette période, les vaisseaux des Grands Lacs sont souvent obligés de visiter plusieurs terminaux pour trouver leur cargaison. Lorsque cela se produit naturellement, l'exploitation de la flotte des vaisseaux des Grands Lacs laisse à désirer.

[*Text*]

Mr. Murta: Thank you.

You mentioned in your preamble that there had been some grain sales deferred.

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Murta: I take from that that there has been more than one sale deferred.

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Murta: I would like to ask you whether or not there have been any sales lost because of the inadequacy of the supply of grain to meet the export commitment.

Mr. Gibbings: Yes. We have not dared sell grain in some positions that we might otherwise have been able to sell because of our fear that it would be impossible to get it into position in time.

• 2135

I gave you the one example at the west coast where, in the negotiations with the Chinese, for a two-month period they did not take any. We asked them not to because of the number of ocean-going vessels that were awaiting cargoes at the west coast at that particular point in time. So you always have to tailor yourselves to your ability to deliver the grain at the time that they require it.

Mr. Murta: Because of the situation with the transportation system at the present time, could you give the Committee—and you must have some figures, certainly—a ballpark figure as to the amount lost, in dollars and cents, because of our not being able to supply grain to our export customers?

Mr. Gibbings: Exports this year as compared to last year would not be a very adequate guide to that. what I am saying is that even if the transportation had been available in the volume that it was last year, we probably would not have sold to the same level as last year for the reason that, at the beginning of the previous crop year, we had not only a large volume of grain near position but also had a large volume of grain that was still on farms, and we knew it was going to be available during that period of time.

We were running fairly low volumes of grain in country elevators through the period April, May and June of last year. Farmers were, for good reasons, delaying deliveries during that period. Grain on farms was not available to us and we had no firm knowledge of the volume that was going to be available during that period. So our sales, through August and September in particular, were lower this year than they were last year, for that reason. We are about 100 million bushels behind in total exports this year as compared to last year.

Mr. Murta: You still have not answered my question. I was trying to get . . .

Mr. Gibbings: Yes, I know what you were trying to get. It is, however, difficult for me to give you a precise answer.

Mr. Murta: How many bushels of grain, then, do you think we have lost because of the inadequacies of the transportation system?

Mr. Gibbings: I would calculate that it would be in the neighbourhood of 75 million bushels, in total.

[*Interpretation*]

M. Murta: Merci.

Dans votre préambule, vous avez dit qu'il avait quelques ventes des céréales déférées.

M. Gibbings: Oui.

M. Murta: Dois-je comprendre que plus qu'une vente a été déférée?

M. Gibbings: Oui.

M. Murta: J'aimerais vous demander si on a perdu des ventes parce qu'on n'a pas eu assez de céréales pour répondre aux besoins d'exportation.

M. Gibbings: Oui. Nous n'avons pas osé vendre des céréales dans certains endroits où nous l'aurions fait autrement, parce que nous craignions ne pas pouvoir les faire transporter à ces endroits en temps.

Je vous ai donné l'exemple de ce qui s'est passé sur la côte Ouest dans les négociations avec les Chinois, où, pendant deux mois, ils n'ont rien pris de ce point. Nous leur avions demandé de s'abstenir à cause du nombre de navires de haute mer qui attendaient de prendre leur cargaison à ce moment-là. Il faut donc que la livraison des céréales se fasse au moment où il y a possibilité de les embarquer.

M. Murta: La situation du transport étant ce qu'elle est actuellement, pouvez-vous donner au Comité un chiffre approximatif, et vous devez certainement avoir quelque chose, concernant les pertes occasionnées par le défaut d'approvisionner en céréales les clients d'outre-mer?

M. Gibbings: Comparer les chiffres de cette année avec ceux de l'année dernière ne peut donner une idée juste de la situation. Même si le transport était cette année ce qu'il a été l'année dernière, les ventes n'atteindraient certainement pas le même niveau, pour la bonne raison qu'il y avait même avant la campagne agricole des quantités énormes de céréales prêtes à livrer et aussi un volume considérable dans les fermes. Nous savions que ces quantités étaient disponibles.

Le volume dans les élévateurs de campagne était assez bas au cours des mois d'avril, de mai et de juin de l'année dernière. Les cultivateurs, à ce moment-là, retardaient les livraisons et ils avaient parfaitement raison. Nous ne pouvions avoir accès aux céréales qui étaient dans les fermes et nous n'avions aucune idée des quantités qui pouvaient être disponibles. Ceci explique que cette année, au cours du mois d'août et du mois de septembre surtout, les ventes n'ont pas atteint les niveaux des années précédentes. Il y a un déficit d'à peu près 100 millions de boisseaux actuellement par rapport à l'année dernière.

M. Murta: Vous n'avez toujours par répondu à ma question. J'essaie simplement de savoir . . .

M. Gibbings: Je sais ce que vous voulez savoir, mais il m'est bien difficile de vous donner une réponse précise.

M. Murta: Combien de boisseaux avons-nous perdus en ventes à cause de l'inefficacité du système de transport?

M. Gibbings: je suppose que ce pourrait être de l'ordre de 75 millions de boisseaux.

[*Texte*]

Mr. Murta: Is this the reason we see figures coming out at the present time, certainly, for the period between August and October, something like 59-60 million bushels behind last year's sales? It appears, certainly from an outsider's point of view, that the Wheat Board itself has really, to some extent, stopped selling grain on the world export market. Is the only reason that they are doing that because of the transportation system and the strike that occurred? Is that the only reason that you appear to be pulling back? For you have certainly appeared to be pulling back.

Mr. Gibbings: The one reason was, as I indicated, and particularly in the August-September period, that we were uncertain of the supplies that would be available and the particular qualities that would be available, because we not only sell by frade now, as you know, but the top grades of 1 c.w. wheat also sell on a protein basis. So that was a factor in that particular period. The balance of it has largely been the question of transportation.

Mr. Murta: The lost sales now are lost, i suppose, and there is no point talking about them. But for the sales you have had to defer, will the price you are selling the grain at be at the deferred price or will it be at the price the sale should have been made?

Mr. Gibbings: No. All those that were deferred, were priced.

Mr. Murta: So the price is locked into that sale? It is just a matter of not being able to deliver at the present time?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Murta: I would also like to return to the railway cars themselves. I think it is very generally understood that, in 1963, both railways had something like 88,200 cars, and that in 1968, that number had dropped to 70,600. By 1973, it had slumped to something like 48,200 cars. And there have not been any general purpose boxcars, I suppose you would say, built since the nineteen fifties.

• 2140

Of course, if you carry this analogy to 1980, which is only seven years away, the only grain cars that we would have left would be the 2,000 hopper cars that were purchased a few years ago. This is the kind of situation that we are into at the present time with our rolling stock.

From your discussions, what do you see as far as the future is concerned? It is really a catastrophic situation at the present time with the rolling stock as it is.

Mr. Gibbings: I must agree, Mr. Murta, that all these things that cause you concern cause us concern as well. One of two things at least have to happen: we just have to get additional rolling stock available for grain. We obviously cannot go through continued attrition of the number of cars . . .

Mr. Murta: What are the outlets available for that? We know the government is one outlet for buying railway cars. Another one, I suppose, is a subsidization program of branchlines or something along this line. What are some of the alternatives that are being looked at at the present time?

[*Interprétation*]

M. Murta: Et c'est ce qui expliquerait que les chiffres publiés ces temps-ci montrent que pour les mois d'août à octobre le déficit est de 59 ou 60 millions de boisseaux par rapport à l'année dernière. Il semblerait, pour le profane, que la Commission canadienne du blé a cessé dans une bonne mesure de vendre des céréales à l'étranger. Est-ce qu'il faut chercher l'explication dans le système de transport et dans la grève qui s'est produite? Est-ce que c'est la seule raison pour laquelle il y a un recul? Il est certain qu'il y a recul.

M. Gibbings: Comme je l'ai dit plus tôt, pour la période d'août et de septembre, il y avait des doutes quant aux quantités disponibles et quant aux qualités qui pouvaient être obtenues; vous savez qu'il ne s'agit pas non plus seulement de types, mais également de teneur en protéines. Ce facteur a donc joué. Pour le reste ce fut une question de transport.

M. Murta: Inutile de revenir sur les ventes perdues. Pour ce qui est des ventes qui ont été retardées, est-ce que le prix sera fixé plus tard ou est-ce qu'il sera établi selon ce qu'il aurait dû être?

M. Gibbings: Le prix a déjà été fixé pour toutes les ventes qui ont été retardées.

M. Murta: Le prix est donc fixe. Ce sont seulement les livraisons qui sont retardées.

M. Gibbings: En effet.

M. Murta: J'en reviens à la question des wagons. Les deux chemins de fer avaient en 1963 quelque chose comme 88,200 wagons; en 1968, ils en avaient seulement 70,600. En 1973, c'est encore moins, 48,200. Et il n'y a pas eu de wagons couverts utilitaires de construits depuis les années 50.

Bien sûr, si vous appliquez cette analogie à 1980, soit dans sept ans d'ici, les seuls wagons de céréales qui nous resteront, seront les 2,000 wagons-trémies achetés il y a quelques années. Voilà dans quelle situation nous nous trouvons actuellement en ce qui a trait à notre matériel roulant.

D'après vos discussions, qu'entrevoyez-vous pour l'avenir? La situation est vraiment catastrophique actuellement du côté du matériel roulant.

M. Gibbings: Je dois convenir, monsieur Murta, que tous les points qui vous préoccupent nous préoccupent également. Il y a deux points importants; tout d'abord nous devons absolument acquérir du matériel roulant supplémentaire pour le transport des céréales. Nous ne pouvons absolument pas laisser diminuer continuellement le nombre de wagons . . .

M. Murta: Quels sont les moyens à votre disposition pour faire de telles acquisitions? Nous savons que le gouvernement représente l'un de ces moyens. Un autre moyen serait un programme de subventions pour les lignes d'embranchement ou tout autre mécanisme du genre. Quelles sont les possibilités que vous envisagez actuellement?

[*Text*]

Mr. Gibbings: The other alternative that I was going to mention is better utilization of the equipment that is available.

Mr. Murta: Yes, but if you ar not modernizing equipment at all, it does not matter how much the existing cars are being used. If they are old, they are being depleted, the railways do not seem to see enough justification to spend any money on them unless they are virtually forced into it in a situation such as this. Is that the only solution you can see?

Mr. Gibbings: As I said there are two areas: one of them is additional equipment, which I think is absolutely a definite requirement. The second is better utilization of that equipment once you get it. We have done quite a lot; the railways I am sure will tell you that their car utilization is much better than it has been historically.

Mr. Gleave: They told us it was the best on the North American Continent, the President of the CNR told us that.

The Chairman: Mr. Murta, I am sorry your time has expired. For clarification, I would just like to pose another question to Mr. Gibbings before I go on to Mr. Roy.

With regards to the rolling stock, you said that there were 2,800 cars that could be repaired. The CNR said that they were in fact repairing every car they thought it was possible to do so, and I think they gave the committee a figure of 900 and some cars that the CNR was repairing. Do I take it from that, then, that the other 1,900 are with the CPR? Would you say that?

Mr. Gibbings: No, the Canadian Pacific indicated to us that they had between 1,200 and 1,500 in this category. Originally the Canadian National indicated that they had 900 in that category. Yesterday I was informed that they have uncovered 500 additional ones which would bring the total to 1,400, which is the figure that I was using earlier.

The Chairman: I have another question. I think it is a well-established fact, Mr. Gibbings—and you know the term, I am certain—that because the grain industry is one of those industries, the railroads must work the term being "for the general advantage of Canada". I think you are aware of that term in the grain industry. Would you say that in the difficulties you have had that they are in fact in your estimation working for the general advantage of Canada in the grain industry?

Mr. Gibbings: That is a very difficult question to give a precise answer to. I would say this, Mr. Chairman, not being a railroader, my view is that they are co-operating with us and are utilizing their equipment that is allocated to the grain trade to the best of their ability.

Mr. Mazankowski: May I ask a supplementary, Mr. Chairman? It is very short and sweet.

The Chairman: No, Mr. Mazankowski, you have had your turn.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: L'autre possibilité que j'allais justement mentionner est une meilleure utilisation du matériel dont nous disposons.

M. Murta: Oui, mais si vous ne modernisez pas du tout votre matériel, le degré d'utilisation des wagons actuels n'a aucune importance. Si les wagons sont vieux, on les amortit et les chemins de fer ne voient pas assez de motifs pour justifier une dépense d'argent pour les rénover, à moins d'y être absolument forcés par une situation comme la situation actuelle. Est-ce la seule solution que vous envisagez?

M. Gibbings: Comme je l'ai dit, il y a deux points dont il faut tenir compte; le premier est l'acquisition de matériel supplémentaire, absolument nécessaire d'après moi. Le deuxième est une meilleure utilisation du matériel une fois acquis. Nous avons déjà réalisé beaucoup à cet égard, et je suis persuadé que les représentants des chemins de fer vous diront que l'utilisation qu'ils font de leurs wagons est bien meilleure qu'elle ne l'a jamais été.

M. Gleave: Ils nous ont dit qu'elle était la meilleure du continent nord-américain; c'est le président du CN qui nous l'a dit.

Le président: Monsieur Murta, je suis désolé, mais votre temps est écoulé. Avant de donner la parole à M. Roy, j'aimerais poser une autre question à M. Gibbings afin de clarifier un point.

En ce qui a trait au matériel roulant, vous avez dit qu'il y avait 2,800 wagons qui pourraient être réparés. Le représentant du CN nous a dit qu'on réparait tous les wagons qu'on croyait possible de réparer et je pense que le chiffre donné au Comité était de quelque 900 wagons, plus ou moins, et train d'être réparés. Dois-je en déduire que les 1,900 autres wagons appartiennent au CP? Est-ce bien ce que vous pensez?

M. Gibbings: Non, les représentants du CP nous ont dit que la société avait de 1,200 à 1,500 wagons de cette catégorie. Au début, les représentants du Canadien National nous a dit qu'ils en avaient 900 dans la même catégorie, mais hier, on m'a appris qu'ils en avaient découvert 500 autres, ce qui donnerait un total de 1,400, c'est-à-dire le chiffre que j'utilisais plus tôt.

Le président: J'aurais une autre question à poser. Je crois que c'est un fait acquis, monsieur Gibbings, qu'étant donné la nature même de l'industrie des céréales, les chemins de fer doivent les desservir «dans l'intérêt général du Canada». Je crois que dans l'industrie des céréales on connaît cette expression. Diriez-vous, en dépit des difficultés qui ont surgi dans vos rapports avec eux, qu'à votre avis ils travaillent vraiment dans l'intérêt général du Canada, en ce qui concerne l'industrie des céréales?

M. Gibbings: Il est très difficile de donner une réponse précise à une telle question. N'étant pas cheminot, monsieur le président, je dirais que les chemins de fer coopèrent avec nous et utilisent, au meilleur de leur connaissance, la partie de leur matériel qui est affectée au commerce des céréales.

M. Mazankowski: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président? Elle est très brève et sans malice.

Le président: Non, monsieur Mazankowski, vous avez eu votre tour.

[*Texte*]

Mr. McRae: On a point of order.

• 2145

The Chairman: I am sorry, there are no points of order. The Chair has not allowed Mr. Mazankowski a supplementary. That is it.

An hon. Member: Just for clarification.

The Chairman: Well, just to clarify that point. Mr. Gibbings, under whose authority do you believe the railroads must serve in working for the general advantage of Canada, the Minister in charge of the Canadian Wheat Board in this instance, or the Minister of Transport?

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: No, I want to hear Mr. Gibbings' answer.

Mr. Gibbings: I cannot answer the question. I do not know in whose jurisdiction that responsibility would fall.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I would like first to congratulate you on the way you run the committee on a point of clarification. But now I will speak in French. You approve of the bilingual policy, and I am going to use it.

The Chairman: I will understand you. Go right ahead.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: My point of order, Mr. Chairman, has to do with a motion I had put to you. At least I left it with you. Can that motion be dealt with now?

The Chairman: I would not recommend it now.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Go ahead, Mr. Roy.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je suis bien heureux d'assiter à ce comité qui s'intéresse à la situation des céréales.

Je me souviens très bien qu'en 1968, la situation éçtait inverse. Il y avait des surplus de grains et les ventes à ce moment-là n'étaient pas ce que nous connaissons aujourd'hui. Nous avons visité toutes les provinces des Prairies à titre de membres du Comité permanent de l'agriculture et nous avons vu des stocks de grains empilés dans les élévateurs. Il n'y avait certainement pas un manque de wagons à ce moment-là, mais plutôt un besoin de marchés d'exportation. Grâce à cette politique de commercialisation et de distribution, nous avons obtenu un résultat fantastique en ce qui concerne la vente des grains. De ce côté-là, cela entraîne un problème de wagons.

Comme première question, monsieur le président, j'aimerais savoir si les producteurs ont retenu un peu leurs grains pour bénéficier de la hausse des prix que l'on connaît actuellement à cause du marché d'exportation? On sait que l'année de la récolte commence à la fin du mois d'août. Les producteurs de grains n'auraient-ils pas un peu retenu l'expédition de grains aux élévateurs? En ce moment, ils exigent peut-être un prix beaucoup plus élevé sur le marché de l'exportation. Ces mêmes producteurs voudraient bénéficier de ces prix parce qu'ils ont retenu leurs grains.

[*Interprétation*]

M. McRae: J'invoque le Règlement.

Le président: Je suis désolé, mais vous ne pouvez pas invoquer le Règlement. La présidence n'a pas permis à M. Mazankowski de poser une question supplémentaire. C'est tout.

Une voix: Pour fin de clarification.

Le président: Eh bien, pour éclaircir cette situation, monsieur Gibbings, à votre avis, quelle est l'autorité sous laquelle les chemins de fer doivent travailler à fournir des services pour le bénéfice du Canada, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé, dans ce cas-ci, ou le ministre des Transports?

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Non, je veux entendre la réponse de M. Gibbings.

M. Gibbings: Je peux répondre à la question. Je ne sais pas qui serait l'autorité compétente.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je veux d'abord vous féliciter de la façon dont vous dirigez le Comité, quand il s'agit d'éclaircir une question. Maintenant, je vais parler en français. Vous approuvez la politique du bilinguisme, et je vais m'en prévaloir.

Le président: Je vous comprendrai, allez-y.

Des voix: Bravo!

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur MacRae a invoqué le Règlement.

M. McRae: Monsieur le président, il s'agit de la motion que je vous ai proposée. Au moins, je vous l'ai remise. Peut-on étudier cette motion maintenant?

Le président: Je ne le recommanderais pas à ce moment-ci.

Des voix: Bravo!

Le président: M. Roy a la parole.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I am happy to be here at this Committee meeting dealing with the grain situation.

I remember quite well that the situation in 1968 was quite the reverse. There were grain surpluses at that time and sales were not what they are today. We visited all the Prairie provinces in our capacity as members of the Standing Committee on Agriculture and we saw the stocks of grain piled up in the elevators. There were certainly no lack of boxcars at that time, but rather what was needed was export markets. Thanks to the marketing and distribution policy, we have had fantastic results with grain sales. It has, however, resulted in the problem of boxcars.

My first question is this, Mr. Chairman. I would like to know whether the producers have held back some of their grain in order to take advantage of the present price rise on the export market? We know that harvesting begins at the end of August. Is it possible that the grain producers refrained from shipping their grain to the elevators at that time? At the present time, they are perhaps asking for a much higher price on the export market. These same producers would like to take advantage of these prices because they have held on to their grain.

[*Text*]

Une voix: Comme on le fait pour les pommes de terre.

Mr. Gibbings: Grain producers understandably try to merchandise their grain in such a way that they are going to get the best results.

Mr. Roy (Laval): Do you think that could be a part of the problem, or the reason we now have this kind of situation?

Mr. Gibbings: No. There is sufficient grain in country elevators. I think Mr. Davis would back me up on this. We have had no difficulty in getting sufficient grain to load the cars that are available to load. It is true that we have about two million fewer bushels in country elevators at this time than we had last year, but we still have 244 million bushels of all grains in country elevators. So that is not a problem in so far as . . .

M. Roy (Laval): Les producteurs n'ont ils pas retenu l'expédition des grains aux élévateurs pour bénéficier d'un meilleur prix lors de ventes futures?

Mr. Gibbings: They did at the end of the last crop year because many producers, in assessing the crop year that we are now in, while they were still in the last one, I think held back some grain during that period of time. They may have delivered it in July and then sold it in August so that they would participate in the 1973-74 program.

M. Roy (Laval): Avez-vous une idée approximative des quantités de céréales qui ont été retenues—et quel effet cela pourrait avoir sur les expéditions que l'on connaît en ce moment?

• 2150

Mr. Gibbings: I was just checking with Mr. Davis on my memory of this. I believe that about 80 million bushels of grain were delivered in July and they were sold in august. In addition to that, in so far as wheat was concerned, according to Statistics Canada something slightly in excess of 100 million bushels of wheat were still on farms at the end of July. This raises the question in our . . .

M. Roy (Laval): Comment cette période-ci de l'année se compare-t-elle à celle de l'année dernière?

Mr. Gibbings: There was much more in storage on farms at the end of July of the previous year. I do not have the specific figures but it was much higher than it was this year.

M. Roy (Laval): Quels effets cette situation aurait-elle eus sur les retards de livraison actuels?

Mr. Gibbings: Country elevator stocks have not been an impediment as far as we are concerned. we were nervous, as I told you during the period of last May and June, but the stocks were so conditioned that we were able to put together train runs without that having actually been an impediment. We just figured it might be.

M. Roy (Laval): A la fin de la récolte, avez-vous eu un surplus de wagons, vu que vous n'avez pas transporté autant de grains au mois d'août?

Mr. Gibbings: As I indicated earlier, sales are made several months in advance of deliveries and we were uncertain because of the factors I mentioned, the possibility of a better price this year than was the case last year. We were actually apprehensive as to whether or not farmers would in fact deliver sufficient quantities to have it available for delivery in August-September. however, that proved not to be the case.

[*Interpretation*]

An hon. Member: As the potato producers are doing.

M. Gibbings: Les producteurs de céréales, bien sûr, essaient de commercialiser leur grain de sorte qu'ils puissent obtenir les meilleurs résultats.

M. Roy (Laval): Croyez-vous que ceci constitue une partie du problème ou la raison de la situation actuelle?

M. Gibbings: Non, il y a suffisamment de céréales dans les élévateurs du pays. Je crois que M. Davis pourrait l'affirmer. Nous n'avons eu aucune difficulté à obtenir suffisamment de céréales pour charger les wagons disponibles. Il est vrai que nous avons dans les élévateurs ruraux à peu près 2 millions de boisseaux de moins qu'à la même époque l'année dernière; cependant, nous avons 244 millions de boisseaux de toutes sortes de céréales dans nos élévateurs. Cela ne pose pas de problème . . .

Mr. Roy (Laval): Have the producers not refrained from shipping their grain to the elevators in order to take advantage of higher prices on future sales?

M. Gibbings: Ils l'ont fait à la fin de la dernière récolte. Beaucoup de producteurs, je crois, ont retenu du grain pendant la dernière campagne agricole, alors qu'ils étaient en train d'évaluer les possibilités de cette année. Il se peut qu'ils en aient fait livraison au mois de juillet et l'aient vendu au mois d'août afin de pouvoir participer au programme de 1973-1974.

Mr. Roy (Laval): Do you have a rough idea of the quantities of grain which have been held back and what effect this might have on current shipments?

M. Gibbings: Je les ai vérifiées avec M. Davis. Je crois qu'environ 80 millions de boisseaux de céréales ont été livrés en juilllet et vendus en août. En ce qui concerne le blé, selon Statistique-Canada, il restait approximativement 100 millions de boisseaux de blé dans les fermes à la fin de juillet. Ceci nous amène à nous demander. . . .

Mr. Roy (Laval): How does this period of the year compare with the equivalent period last year?

M. Gibbings: Il y avait beaucoup plus de blé mis en grange dans les fermes à la fin de juillet l'année dernière. Je n'ai pas de chiffres précis mais la quantité était beaucoup plus grande.

Mr. Roy (Laval): What are the effects of this present situation on the present delays in delivery?

M. Gibbings: En ce qui nous concerne, le stockage dans les élévateurs à la compagne n'a pas posé de problème. Comme je vous ai dit, nous avions des soucis à ce sujet en mai, juin dernier, mais nous avons pu organiser des trains pour faire le transport nécessaire. Nos craintes n'étaient pas fondées.

Mr. Roy (Laval): Was there a surplus of cars at the end of the harvest in view of the fact that you had not transported as much grain in the month of August?

M. Gibbings: Comme je l'ai dit tantôt, les ventes se font plusieurs mois avant les livraisons et nous étions dans l'incertitude à cause des facteurs que j'ai mentionnés, à savoir la possiblité d'un meilleur prix cette année. Nous nous demandions si les cultivateurs allaient faire des livraisons en quantité suffisante pour que nous puissions répondre à nos obligations en août et en septembre. Cependant, tout s'est bien passé.

[*Texte*]

M. Roy (Laval): Monsieur le président, j'aimerais savoir à quel moment l'Office canadien des provendes vous a fait part de l'urgence de la situation des grains de provende dans les provinces de l'Est.

Mr. Gibbings: We have been in almost daily contact with the Canadian Livestock . . .

Mr. Roy (Laval): The first time. I would like to have the exact date, if that is possible.

Mr. Gibbings: My memory tells me that it was September 7 when we met with the Canadian Livestock Feed Board in Montreal. That meeting was in part to work out procedures to implement the new feed grain policy. At that time they apprised us of the necessity of looking after the domestic feed grain market, a responsibility we were aware of before that.

Mr. Roy (Laval): But you were well aware of the situation developing at this time in the eastern provinces?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Roy (Laval): What did you make of this situation from this time on?

Mr. Gibbings: I am sorry, what did we make . . .

Mr. Roy (Laval): Actually we were running short of oats. What did you do after the Canadian Livestock Feed Board gave you this information?

Mr. Gibbings: One of the things that we did was to defer until the spring 15,500,000 bushels of grain—not wheat alone—that were scheduled to go out in the fall.

Mr. Gleave: Go where?

Mr. Gibbings: Into the export market.

Mr. Roy (Laval): I am talking about the needs of the eastern provinces.

Mr. Gibbings: I know. We deferred that until the spring. Had we not done so we would have been faced with the situation of defaulting on those contracts, but by so doing we made additional cars available to meet the domestic demand in eastern Canada.

M. Roy (Laval): Combien de wagons supplémentaires avez-vous réservés au marché canadien?

Mr. Gibbings: As I indicated to you, we move grain to Thunder Bay for domestic use and it is transferred from Thunder Bay into eastern positions by the trade. We are advised by the trade of the vessels they have coming into port in order to take domestic grain. This information is then transferred to our transportation department and those cars are then programmed into the system.

• 2155

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, it is a very long answer. We want to get some quick answers. In how many cars did you put the domestic grain?

[*Interprétation*]

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I should like to know when the Canadian Livestock Feed Board informed you of the urgency of the feed grain situation in the eastern provinces.

M. Gibbings: Nous consultons presque tous les jours l'Office canadien des provendes.

M. Roy (Laval): Je voudrais savoir la date exacte, si cela est possible.

M. Gibbings: Si je me souviens bien, c'était le 7 septembre quand nous avons eu une rencontre avec l'Office canadien des provendes à Montréal. Un des buts de cette rencontre était de formuler des méthodes d'application de la nouvelle politique des grains de provende. A ce moment-là, ils nous ont informés de la nécessité de nous occuper du marché intérieur des grains de provende. Une responsabilité que nous étions loin d'ignorer avant cela.

M. Roy (Laval): Est-ce que vous étiez bien au courant de la situation qui se développait à ce moment-là dans les provinces de l'Est?

M. Gibbings: Oui.

M. Roy (Laval): Comment avez-vous interprété cette situation à partir de ce moment?

M. Gibbings: Excusez-moi, comment avons-nous interprété . . .?

M. Roy (Laval): En fait, nous étions presque à court d'avoine. Qu'avez-vous fait après avoir reçu ces informations de la part de l'Office canadien des provendes?

M. Gibbings: Nous avons commencé par remettre jusqu'au printemps la livraison de 15,500,000 boisseaux de céréales—ce n'était pas seulement du blé—qui était prévu pour l'automne.

M. Gleave: Prévu comment?

M. Gibbings: Prévu pour le marché d'exportation.

M. Roy (Laval): Je parle des besoins des provinces de l'Est.

M. Gibbings: Je le sais. Si nous n'avions pas agi ainsi, nous aurions été obligés de manquer à ces contrats, mais en prenant cette mesure, nous avons mis des wagons supplémentaires à la disposition du marché intérieur dans le Canada de l'Est.

Mr. Roy (Laval): How many additional cars did you reserve for the Canadian market?

M. Gibbings: Comme je vous l'ai dit, nous transportons des céréales jusqu'à Thunder Bay pour le marché intérieur. A partir de Thunder Bay, ce sont des services commerciaux qui s'en occupent. Ces services nous informent des car-wagons qui arrivent en port pour prendre des céréales pour le marché interne. Cette information est transmise à notre département de transport et les wagons nécessaires sont alloués.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, il s'agit d'une longue réponse. Nous préférons des réponses plus brèves. Combien de wagons avez-vous utilisés pour les céréales canadiennes?

[*Text*]

Mr. Gibbings: It will be necessary for us to get you that information because we do not have it with us.

Mr. Roy (Laval): How do you explain that we do not have any agreement for oats in the eastern provinces? How do you explain as the Wheat Board representative?

Mr. Gibbings: It is very easy to explain. We are short of grain for export; we are short of domestic grain; we are short of grain in position simply because of the lack of transportation.

Mr. Roy (Laval): What is the figure on oats for export?

Mr. Gibbings: It is extremely small and the only ones that have been exported are what we call the double recleaned oats for race horses. Our exports of oats this year are 100,000 bushels.

Mr. Roy (Laval): Exported?

Mr. Gibbings: One hundred thousand bushels.

Mr. Roy (Laval): Compared to?

Mr. Gibbings: Compared to 3,300,000 last year at the same time.

Mr. Roy (Laval): I would like to make a last suggestion. When we established the National Marketing Board—Chairman was there—we did discussed this matter a long time—but the Chairman, himself and the members of the Committee asked for representatives from all across the country. Do we have any Commissioners on the Canadian Wheat Board from the eastern provinces?

Mr. Gibbings: No.

Mr. Roy (Laval): Do you have any specific reason for that?

Mr. Gibbings: I say we do not have one. Mr. Esdale, who is one of the Commissioners was born, raised, and until three years ago when he became a Commissioner, was a resident of this province.

Mr. Roy (Laval): But Do you not think we should have a man on from the eastern provinces the National Marketing Board? coming from Alberta?

The Chairman: That is a very good representation you are making but it is hardly a question for the Commissioner to answer because he does not appoint the commissioners.

Mr. Roy (Laval): He can make the suggestion to Mr. Vogel.

The Chairman: So can you. The Committee here has witnessed and heard your suggestion, but I do not think it is a fair question to ask the Canadian Wheat Board at this time. They are down here to deal with boxcars.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I think you realize the importance of the situation in the eastern provinces. We arre not so happy with the situation and if we had a representative from the eastern provinces, we could look at this problem.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Il nous faudra chercher ce renseignement car nous ne l'avons pas ici.

M. Roy (Laval): En tant que représentant de la Commission du blé comment expliquez-vous que nous n'ayons pas d'accord pour l'avoine dans les provinces de l'Est?

M. Gibbings: Cela est très facile à expliquer. Nous n'avons pas de céréales á exporter; nous manquons de céréales canadiennes, ce manque de céréales s'explique par le manque de moyens de transport.

M. Roy (Laval): Quel est le nombre des exportations d'avoine?

M. Gibbings: Il est extrêmement petit et la seule catégorie d'avoine que nous ayons à exporter est l'avoine améliorée pour les chevaux de course. Nos exportations d'avoine cette année se sont montées à 100,000 boisseaux.

M. Roy (Laval): Exportés?

M. Gibbings: Cent mille boisseaux.

M. Roy (Laval): Qui se comparent à quoi?

M. Gibbings: Qui se comparent au 3,300,000 boisseaux de l'an dernier à la même époque.

M. Roy (Laval): J'aimerais faire une dernière suggestion. Lorsque nous avons mis en place la Commission de commercialisation nationale, et le président était présent, nous avons discuté en longueur de ce sujet, mais le président et les membres du Comité ont demandé que l'on invite des représentants de toutes les régions du Canada. Y a-t-il à la Commission canadienne du blé des commissaires venant des provinces de l,Est?

M. Gibbings: Non.

M. Roy (Laval): Existe-t-il une raison particulière à cela?

M. Gibbings: Je dois avouer que non. M. Esdale, l'un des commissaires est né, a été éduqué et se trouvait dans cette province il y a trois ans lorsqu'il a été nommé commissaire.

M. Roy (Laval): Mais ne pensez-vous pas que nous devrions avoir un représentant des provinces de l'Est à la Commission de commercialisation nationale? Un autre venant d'Alberta?

Le président: Il s'agit là d'une excellente question, mais il sera difficile au commissaire d'y répondre car il ne désigne pas les commissaires.

M. Roy (Laval): Il peut en faire la suggestion à M. Vogel.

Le président: Et vous également. Le Comité a écouté votre suggestion, mais je ne crois pas qu'il ne s'agisse d,une question à poser maintenant à la Commission du blé canadien. Ces représentants sont ici pour discuter des wagons.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je pense que vous vous rendez compte de l'importance de la situation dans les provinces de l'Est. Cette situation ne nous satisfait pas et si nous avions un représentant des provinces de l'Est, nous pourrions examiner ce problème.

[*Texte*]

The Chairman: I think your concern is very valid, but this is not the time nor the place to put it and these are not the witnesses who can do anything about it.

Mr. Gibbings: The point has been very well made.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am interested in the problem that obviously developed in our asking Mr. Gibbings to attend in relation to what appears to be a considerable difference of opinion about what the railways say they are doing about providing boxcars and what the Wheat Board has said is being done about boxcars. I do not want to pursue that because I think it is a dead-end road. I am not sure we are going to find out.

However, you keep referring to the fact that the trade is changing, that the utilization is sufficient with the kind of equipment we have, but the alternative, obviously, is going to have to be hoppers cars. Is the Canadian Wheat Board in a position to take control of these hoppers cars if the government saw fit to add another 4,000 to the 2,000?

Mr. Gibbings: The arrangement at the moment is that the cars are nominally in our name. We do have the authority to decide in what areas they are going to be used; in other words, whether they are going to be used only in the western region or whether they are going to be used in other regions. We have made the ruling to this point that they will only be used in the western region.

Mr. Peters: Knowing the performance of the hopper car against the conventional boxcar for handling grain, has the Board come to a conclusion on how many would be necessary to fulfil our obligations solely with hopper cars.

• 2210

Mr. Gibbings: We have a sort of medium term target of 20,000.

Mr. Peters: If we buy these 20,000 it would seem to me that, for one thing, we will have to finish the branch lines. Is it the intention to have either the government agency or the Wheat Board up-grade the tracks on the branch lines, and particularly the switching that is necessary to get you into the elevators?

Mr. Gibbings: We have not regarded that as our responsibility.

Mr. Peters: The Wheat Board has been making this suggestion about the hopper cars.

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Peters: And it has certainly been damn well accepted by the railroads. They are very happy with this arrangement and they told us the reason we cannot move crude oil to Eastern Canada now is that they do not own any oil carrying cars. Those are all owned by the trade. They indicated there were a number of other operations in which the trade had their own cars and all they did was haul them on a basis. Has the Wheat Board thought ahead or are they making the suggestion that we go totally into the hopper car field?

[*Interprétation*]

Le président: Je crois que votre préoccupation est fondée, mais ni le temps, ni l'endroit ne permet aux témoins d'y faire quoi que ce soit.

M. Gibbings: Cette remarque est pertinente.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur président, je m'intéresse particulièrement au problème qui est apparu lorsque nous avons demandé à M. Gibbings de comparaître à propos de ce qui semble être une différence d'opinions importante entre ce que prétendent les compagnies ferroviaires à propos des wagons et ce que prétend la Commission du blé. Je ne veux pas poursuivre ce sujet car je ne crois pas qu'il aboutisse à quoi que ce soit. Je ne suis pas certain que nous trouvions une solution.

Toutefois, vous faites sans cesse allusion au fait que le commerce change, que l'utilisation de notre équipement est suffisant, mais que l'alternative, évidemment serait d'avoir des wagons-trémies. La Commission canadienne du blé est à même d'exercer un contrôle de ses wagons-trémies dans la mesure où le gouvernement estime nécessaire d'en ajouter 4,000 aux 2,000 existants?

M. Gibbings: Les dispositions actuelles font que ces wagons nous appartiennent. Nous avons le pouvoir de décider dans quelle région ils seront utilisés; en d'autres termes, nous pouvons dire s'ils seront utilisés uniquement dans l'Ouest ou dans d'autres régions. Nous avons fait des règlements à ce sujet pour qu'ils soient utilisés dans les régions de l'Ouest.

M. Peters: Étant donné l'avantage que représentent les wagons-trémies par rapport aux autres wagons en ce qui concerne les cérérales, la Commission peut-elle dire combien de wagons-trémies seraient nécessaires pour faire face à nos obligations?

M. Gibbings: Nous avons fixé une moyenne de 20,000.

M. Peters: Si nous achetons ces 20,000 wagons il me semble que nous devrons au moins terminer les lignes d'intérêt local. Est-ce que le gouvernement ou la Commission canadienne du blé songent à remettre en état les voies d'intérêt local et surtout de l'aiguillage nécessaire pour l'acheminement des wagons jusqu'aux élévateurs?

M. Gibbings: Nous ne l'estimons pas de notre responsabilité.

M. Peters: La Commission canadienne du blé l'a suggéré au sujet des wagons-trémies.

M. Gibbings: Oui.

M. Peters: Et cela a certainement été bien acueilli par les chemins de fer. Ils nous ont dit que si nous ne pouvons acheminer le pétrole brut vers l'Est du Canada actuellement c'est parce qu'ils n'ont pas de wagons-citernes. Ils appartiennent tous à l'industrie et ils ont laissé entendre qu'il y avait d'autres opérations pour lesquelles l'industrie se servait de ses propres wagons et faisait le transport suivant un tarif forfaitaire. Est-ce que la Commission canadienne du blé a prévu de restreindre ses activités au transport exclusif par wagons-trémies?

[*Text*]

Mr. Gibbings: Our view, Mr. Peters, is that the hopper car is the car of tomorrow. It would seem to us, in spite of the fact that there are some lines that cannot handle these cars, that it would be unwise to build an obsolete car to take care of what might be described, I suppose, as obsolete trackage. It would be better to upgrade the trackage than to continue to build cars which are in themselves obsolete.

Mr. Peters: My colleague tells me that thalf the trackage in Western Canada would have to be upgraded. I am asking the question because it seems to me there is some merit in this rumour that is going around that the government intends to take over the raod beds of all the railroads and reballast and retrack them. Maybe this is a good thing, maybe it is not, but it would appear that that is the direction in which the Wheat Board is going.

Mr. Gibbings: No. You live much closer to government thinking, obviously, than it is possible for us to do. however I think the trend is as you have described it, namely, that industries are tending to own more of the equipment than was the case in the past. It may well be that the time will come when the grain industry should own its own fleet.

Mr. Peters: In the present situation, in which you may have hopper cars available, you are asking for another 4,000; that would be 6,000 out of 20,000, nearly a third of your requirement.

Mr. Gibbings: That was an interim requirement. We may go beyond that in the future.

Mr. Peters: Is that just an interim requirement?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Peters: And it is the intention of the Wheat Board to press the government to provide the full 20,000?

Mr. Gibbings: No. As a matter of fact, we did not suggest to the government that they provide the 4,000. What we suggested was that 4,000 be provided. If they can convince the railways to build the 4,000, that is perfectly satisfactory as far as we are concerned. If they decided to do it themselves, or if they decide to build 2,000 each, that is fine as well. We are not concerned about the procedural matters that go into that decision. All we are saying is that here is an urgent requirement as far as we are concerned and we think it would be the better part of wisdom to take the required steps to provide them.

Mr. Peters: Have you made any attempt to bring eastern feed grain in, in hopper cars?

Mr. Gibbings: No.

Mr. Peters: Why?

Mr. Gibbings: Because, as I have indicated, we feel that the best utilization for them is in the western region. It is true that some of the potash cars, and the railways can tell you this much better than I can, that were available last year were used in the eastern trade, but none of the hoppers have been used in that area.

Mr. Peters: So there is no limitation on using them here, it is just utilization.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: A notre avis, monsieur Peters, le wagon-trémie, c'est l'avenir. Bien que certaines lignes ne puissent les utiliser, il serait déraisonnable de construire des wagons périmés en vue d'utiliser des voies également périmées. Il serait préférable de remettre les voies en état que de continuer à construire des wagons périmés.

M. Peters: Mon collègue me dit que la moitié des voies de l'Ouest du Canada ont besoin d'être remises en état. Si je pose la question, c'est que j'estime que la rumeur n'est pas sans fondement qui veut que le gouvernement songe à s'emparer des voies ferroviaires et à les remettre en valeur. C'est peut-être une bonne chose. Peut-être pas, mais il semble que c'est ce à quoi tend la Commission canadienne du blé.

M. Gibbings: Non. Vous êtes évidemment mieux placés que nous pour connaître les intentions du gouvernement; toutefois, la tendance me semble telle que vous la décrivez, c'est-à-dire que les industries tendent à acquérir davantage de matériel qu'autrefois. Le moment viendra peut-être où l'industrie des céréales disposera de son propre matériel roulant.

M. Peters: Dans la situation telle qu'elle existe aujourd'hui, où des wagons-trémies peuvent être disponibles, vous en demandez encore 4000; ce qui fait 6000 sur 20,000, soit près d'un tiers du nombre nécessaire.

M. Gibbings: C'était une demande provisoire; il est possible que nous dépassions ce chiffre plus tard.

M. Peters: C'est une demande provisoire seulement?

M. Gibbings: Oui.

M. Peters: Et la Commission canadienne du blé à l'intention d'insister auprès du gouvernement pour obtenir les 20,000 wagons?

M. Gibbings: Non. En réalité, nous n'avons même pas demandé au gouvernement de fournir les 4000 wagons; nous avons simplement suggéré qu'on nous en fournisse 4000 Si nous pouvons persuader les compagnies de chemins de fer d'en construire 4000, cela nous convient tout aussi bien. Si les compagnies décident de le faire elles-mêmes ou décident d'en construire 2000 chacune, c'est également très bien. Il nous importe peu de quelle façon on procédera pour en venir à cette décision. Nous disons simplement que nous en avons un besoin pressant et qu'il serait plus sage d'y pourvoir.

M. Peters: Avez-vous essayé de transporter les céréales de l'Est par wagons-trémies?

M. Gibbings: Non.

M. Peters: Pourquoi?

M. Gibbings: Parce que nous pensons qu'ils sont appropriées dans l'Ouest. Il est vrai que certains wagons destinés au transport de la potasse,— et les compagnies de chemins de fer peuvent mieux que moi vous renseigner sur leur disponibilité l'année dernière,—ont servi à l'industrie dans l'Est mais aucun wagon-trémie n'a été utilisé dans cette région.

M. Peters: Il n'y a donc pas de limite à l'usage qu'on peut en faire ici, c'est tout simplement une question d'utilisation.

[*Texte*]

• 2205

Mr. Gibbings: No, we consider it is a better utilization for them in the West than it is elsewhere.

Mr. Peters: We have had this problem always, and I presume we will do it again. I do not know just what the CTC's role is, but when we solved this problem before, we did it in Parliament and probably it has been done six times since I have been here, that is, establish a transport controller. Could you outline how that controller has operated in the past? I believe you have been on the board for probably nine or ten years. There has been at least one or two occasions in that time when we have put on a controller. How has he been able to correct the situation almost overnight when conventional methods are obviously inadequate?

Mr. Gibbings: It just seems to you that I have been on the board that long; actually it is four years.

Mr. Peters: We used to see you on the Saskatchewan pool before that.

Mr. Gibbings: I have not been with the board during a period of time when the transport controller was in operation.

As I indicated in answer to Mr. Gleave, so far as the grain situation itself is concerned and the better utilization of the rolling stock and power that is available to grain, I cannot see that a transport controller would improve that. However, if he had the authority, and exercised it, to take rolling stock and power from other industries and put them into the grain trade, then I could see that it would be beneficial to us.

We work very carefully and closely with the railways, through the block shipping system and through Mr. Menzies in the pooling of cars at terminal elevators. This has improved the utilization very much indeed.

In addition to that, of course, the railways have done certain things. They have changed to automatic switching and they have more powerful diesels and what not in their operation.

Mr. Peters: But you indicate that there is a shortfall of about one third.

Mr. Gibbings: Yes, if a transport controller had the power and exercised it to put additional rolling stock and power into the grain industry, then I am bound to say that this would be beneficial from our point of view.

Mr. Peters: One last question: if you had a controller right now and you were to meet a target in a very short period of time, what would you do with him? Obviously it is not going to do you any good to put grain in the Lakehead terminal or even in Churchill at this time of the year. You are going to put it in gradually because you do not need it until spring. The only thing we would be talking about is our western shipments out of Vancouver or Prince Rupert.

Mr. Gibbings: Yes, I think we are going to be going flat our through the entire winter period to fill up the Lakehead terminals to beat our export targets ex the Pacific Coast. More particularly the urgency is for shipment of greater volumes of feed grains into eastern Canada.

[*Interprétation*]

M. Gibbings: Non, nous croyons qu'ils sont mieux utilisés dans l'Ouest que partout ailleurs.

M. Peters: Nous avons toujours eu ce problème et je suppose que nous le ferons de nouveau. Je ne connais pas exactement le rôle de la Commission canadienne des transports, mais quand nous avons résolu le problème c'est que nous l'avons fait au Parlement, et depuis que je suis ici, on a eu un contrôleur des transports probablement à ces reprises. Pouvez-vous nous dire comment le contrôleur travaillait par le passé? Je pense que vous êtes à la Commission depuis 9 ou 10 ans. Il y a eu au moins une ou deux occasions pendant ce temps où nous avons nommé un contrôleur. A-t-il pu corriger la situation en 24 heures alors que les méthodes conventionnelles sont évidemment inadéquates?

M. Gibbings: Il vous semble que je suis à la Commission depuis longtemps, mais en réalité je n'y suis que depuis quatre ans.

M. Peters: Nous vous avons vu au sein du cas de la Sasketchewan avant cela.

M. Gibbings: Je ne faisais pas partie de la Commission quand le contrôleur des transports y était.

Comme je l'ai dit à M. Gleave, je ne crois pas qu'un contrôleur des transports puisse améliorer la situation des céréales et mieux utiliser le matériel roulant et l'énergie disposible pour les céréales. Toutefois, s'il a l'autorité et s'il peut l'exercer, il peut prendre le matériel roulant et l'énergie des autres industries pour s'en servir dans l'industrie des céréales, et je crois que ce serait profitable pour nous.

Nous travaillons soigneusement et étroitement avec les sociétés de chemins de fer, grâce au système d'expédition en bloc et avec M. Menzies à rassembler les wagons aux élévateurs de tête de ligne. L'utilisation s'en est trouvée grandement améliorée.

De plus les sociétés de chemins de fer ont fait certaines améliorations. Elles ont maintenant l'aiguillage automatique et, entre autres, des diesel plus puissantes.

M. Peters: Mais vous avez dit qu'il en manque au moins un tiers.

M. Gibbings: Oui. Si le contrôleur des transports a autorité, s'il l'exerce pour pouvoir ajouter du matériel roulant et augmenter l'énergie pour l'industrie des céréales, je suis certain que nous pourrons tous en bénéficier.

M. Peters: Une dernière question. Si vous aviez un contrôleur maintenant, que vous deviez répondre à un objectif dans un très court laps de temps, que feriez vous de lui? Il est évident que ça ne servirait à rien d'emmagasiner des céréales au terminus Lakehead ou même à Churchill à ce moment-ci de l'année. Vous allez probablement emmagasiner progressivement, puisque vous n'en n'avez pas besoin avant le printemps. La seule chose dont nous parlerions ce serait les envois de l'Ouest, à partir de Vancouver ou de Prince Rupert.

M. Gibbings: Oui, je pense que nous allons nous efforcer cet hiver de stocker les terminus de Lakehead pour répondre à nos objectifs d'exportations de la côte du Pacifique et plus particulièrement pour les exportations urgentes et en grandes quantités de grains de provende pour l'Est du Canada.

[*Text*]

I do not think there is going to be any slackening whatever in the utilization of the equipment that is in service during the balance of the winter months. I think they are going to be going flat our during that whole period.

Mr. Peters: Do you believe then as the railway does that you are going to meet the target you have set?

Mr. Gibbings: No, as I indicated earlier we do not think the volume of exports as I indicated in my opening statement will be met without additional rolling stock.

The Chairman: Mr. Peters your time is up. I have a number of people still on my list: Mr. Hamilton, Mr. McCain, Mr. MacKay, Mr. Comtois and Mr. Schumacher. Mr. Whittaker and Mr. McKenzie are gone. Maybe we can rotate the questions a little faster and give each person five minutes. We can finish with the present witness and meet tomorrow morning to study the bill. Having said that you now have some idea of what I would like to accomplish tonight. I would now recognize Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you Mr. Chairman. Most of the questions have been asked, but I would like to ask Mr. Menzies a question. The last reports I have show that there are about 33 million bushels of grain on wheels, and about 9 million afloat. That 33 million on wheels represents 16,000 cars, more or less, 15,000 or 16,000 loaded box-cars, which is a hell of a lot of cars.

How many have been in the yards at Thunder Bay? This always seems to be the key to the unload figure. What has the average been, three days unload or four days unload, sitting in the yards?

• 2210

The Chairman: Mr. Menzies.

Mr. Menzies: With the current situation, with the rail strike and the shortage of cars coming into the Lakehead at least below the volumes of last year, we certainly kept the number of cars at the Lakehead to a comparatively low level. They are being returned much quicker. The terminal elevators are co-operating and working overtime on the earlier days of the week, on Monday, Tuesday and Wednesday. By Thursday the car supply is run right down to approximately 800 cars, which is not sufficient to satisfy the terminals.

The terminals will run short of cars on Thursday and Friday, and with the cycling coming in from the country, they will actually work on Saturday to achieve as many unloads as possible. So 2,000 cars now, or 2,500 cars at the start of the week, would be high, running down to about 800 cars by Thursday.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I was interested because of all the publicity the block shipping systems have, the use of co-ordinators, yourself and the one at the West Coast, and the pooling of cars. It seems there is a tremendous amount of grain in transit. Maybe Mr. MacMillan was thinking of some of the grain stored in boxcars at Thunder Bay when he was up to 50 million. I do not know.

Mr. Menzies: I think that figure, Mr. Hamilton, might be a little bit high with regard to the loads on wheels.

[*Interpretation*]

Je ne crois pas qu'il y ait de ralentissement dans l'utilisation de l'équipement en service pendant le reste des mois d'hiver. Nous allons certainement nous efforcer de travailler au maximum pendant cette période.

M. Peters: Croyez-vous que, comme les sociétés de chemins de fer, vous allez pouvoir réaliser vos objectifs?

M. Gibbings: Non, je l'ai dit plus tôt, je ne crois pas que le volume des exportations mentionné dans ma déclaration initiale atteindra les buts que nous nous sommes fixés sans matériel roulant supplémentaire.

Le président: Monsieur Peters, votre temps est écoulé. J'ai plusieurs autres personnes sur ma liste: MM. Hamilton, McCain, MacKay, Comtois et Schumacher. MM. Whittaker et McKenzie sont partis; nous pourrons peut-être faire une rotation plus rapide des questions pour donner à chaque personne cinq minutes. Nous terminerons donc avec les témoins présents pour nous réunir demain après-midi pour étudier le bill. Vous avez donc une idée de ce que nous allons faire ce soir. Je donne la parole à M. Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie, monsieur le président. On a répondu à la plupart des questions, mais j'aimerais en poser une autre, à M. Menzies. Les derniers rapports que je possède parlent de 33 millions de boisseaux de grain en wagons et environ 9 millions sur les bateaux. Ces 33 millions de boisseaux en wagons représentent 16,000 ou 15,000 wagons, ce qui fait beaucoup de wagons.

Combien se trouvent dans les gares de Thunder Bay? Cela semble toujours pouvoir indiquer l'importance du déchargement. Quelle a été la moyenne de 3 ou 4 journées de wagons non déchargés?

Le président: Monsieur Menzies.

M. Menzies: Étant donné la situation actuelle, avec la grève des chemins de fer et le manque de wagons passant à Lakehead en nombre inférieur à celui de l'an dernier, nous gardons le nombre des wagons Lakehead à un niveau comparativement bas. On les renvoie beaucoup plus vite: les élévateurs à grain coopèrent et travaillent en surtemps pendant les premiers jours de la semaine, le lundi, mardi et mercredi. Dès le jeudi, le nombre de wagons tourne aux environs de 880 wagons, ce qui ne suffit pas à satisfaire les élévateurs.

Lorsque ceux-ci n'auront plus de wagons le jeudi et le vendredi, et en tenant compte des cycles qui apparaissent au Canada, il leur faudra travailler le samedi pour décharger le maximum de wagons. A présent, il y a 2,000 wagons ou 2,500 en début de semaine et cela est très élevé, passant à environ 800 wagons dès le jeudi.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je me suis intéressé à cela en raison de la publicité faite par les systèmes de transport, l'utilisation des coordinateurs, vous-même et celui de la côte Ouest, et la mise en commun des wagons. Il semble y avoir un transit important de céréales. Peut-être que M. MacMillan pensait aux céréales stockées dans les wagons à Thunder Bay lorsqu'il en était à 50 millions. Je ne sais pas.

M. Menzies: Je pense que ce chiffre, monsieur Hamilton, pourrait être légèrement supérieur si l'on tient compte des chargements sur rail.

[*Texte*]

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Those were the grain commission figures for December 5 I was using.

Mr. Gibbings, there seems to have been grain in the lower St. Lawrence elevators—I am thinking of Baie Comeau and Port Cartier—that does not seem to have moved out. Is there a shortage of shipping there?

Mr. Gibbings: No, this has not been a problem, Mr. Hamilton. As a matter of fact, we have had vessels waiting in the St. Lawrence for grain through much of this period. That has really not been one of our concerns during this period of time.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Is that grain in Baie Comeau all Canadian grain? There are a million bushels, I think, at Baie Comeau, and a million bushels of wheat at Port Cartier. I was just wondering.

Mr. Gibbings: We certainly have not had excess stocks in position.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): What will I say when I go back to Saskatchewan over the weekend? They are going to be asking, what is the matter? Everybody thinks it is the railways' fault that the grain is not moving, and you people have come up with a different story here. It is damn confusing.

Mr. Gibbings: We do not find it confusing.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): All I know is that the American exports of wheat have nearly doubled. Ours are down by 40 per cent.

Mr. Gibbings: Yes. Well, not doubled over last year.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Why? This is the question.

The Chairman: You are asking, Mr. Hamilton, is it solely because of the transportation, or is it because of other reasons?

Mr. Gibbings: As far as the Americans are concerned, as you know they did not have heavy movements in the early part of the last crop year. It was August or September before the Russians came in for their large purchases, and then there were some difficulties they had with respect to ocean shipping. So it was several weeks after that before they really started moving volume, and they have been going at full blast during the course of this crop year, contrary to last year.

They also have the cars we had last year available to them this year, which were not there before. Since they have them, we do not have them, and that has been a problem with us. Then we had the strike that lasted for a period of some five weeks.

The Chairman: One last qeustion and that is all, Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Mr. Roy raised the question as to whether western producers were holding back on deliveries, and the figures would not indicate that. There is exactly as much grain in Prairie positions now as there was a year ago.

[*Interprétation*]

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Tels sont les chiffres présentés par la Commission du grain pour le 5 décembre.

Monsieur Gibbings, il semble avoir des céréales dans les élévateurs du bas Saint-Laurent—je pensais à Baie Comeau et Port Cartier—qui n'a pas été transporté. Y aurait-il un manque de moyens de transport à cet endroit?

M. Gibbings: Non, cela n'a pas été un problème, monsieur Hamilton. En fait, des bateaux ont attendu pendant cette période les céréales sur le Saint-Laurent. Cela n'a vraiment pas été une difficulté pour nous au cours de cette période.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Est-ce que les céréales de Baie Comeau sont d'origine canadienne? Il y a 1 million de boisseaux, me semble-t-il, à Baie Comeau, et un autre million à Port Cartier. Je me posais la question.

M. Gibbings: Nous n'avons certainement pas eu de stock en excédent.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Que devrais-je dire lorsque je rentrerai en Saskatchewan cette fin de semaine? Tout le monde se demande ce qui se passe. Chacun pense que la faute incombe aux compagnies ferroviaires et vous autres avez une autre théorie. La confusion est complète.

M. Gibbings: Je ne pense pas qu'il y ait une confusion.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Tout ce que je sais est que les exportations américaines de blé ont presque doublé. Les nôtres ont diminué de près de 40 p. 100.

M. Gibbings: Oui. C'est très bien elles n'ont pas doublé par rapport à l'an dernier.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Pourquoi? Telle est la question.

Le président: Vous voulez savoir, monsieur Hamilton, s'il s'agit d'un problème de transport, ou d'autres problèmes?

M. Gibbings: En ce qui concerne les Américains, comme vous le savez, ils n'ont pas connu de mouvements importants au début de la récolte de l'an passé. Cela s'est produit en août, septembre car les Russes ont fait des achats importants, et les Américains ont eu des difficultés concernant le transport maritime. Ainsi, ce n'est que plusieurs semaines après qu'ils ont vraiment transporté des quantités importantes et ils l'ont fait au maximum des possibilités pendant la récolte de cette année, contrairement à celle de l'an passé.

Ils disposent également des wagons que nous avions l'an passé. Depuis qu'ils les ont, nous ne les avons plus, et c'est un problème pour nous. Ensuite, nous avons connu une grève qui a duré près de 5 semaines.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): M. Roy a posé la question à savoir si les producteurs de l'Ouest gardaient des stocks à la livraison, et les chiffres ne le montrent pas. Il y a exactement autant de céréales dans les Prairies qu'il y en avait l'an passé.

[*Text*]

Mr. Gibbings: Yes.

• 2215

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. Roy (Laval): Is this for the same time?

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Yes, exactly the same.

Mr. Roy (Laval): In the month of August?

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. Roy (Laval): Do you agree on this figure?

An hon. Member: Did you say August?

Mr. Gibbings: Yes, August.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I am looking at December 5.

Mr. Roy (Laval): Yes, but I am talking about August.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it is of very deep concern in the Atlantic provinces and, as Mr. Roy has expressed it, in Quebec in respect to the supplying of livestock needs from the western granaries. It has not been coming through. The answers seem to be conflicting: there does not seem to be any problem in getting a car if you can find the grain to put in it; I have been advised by one dealer in grain that he has a customer who has been out of oats now almost three weeks, he has not had a single car of oats released to him in the last week. He cannot get it loaded; he cannot buy it, he cannot load it. What is the answer to this?

Mr. Gibbings: Every car that is shipped is authorized. If there are no oats in terminal elevators at Thunder Bay, the car cannot be loaded.

Mr. McCain: Are there no oats at Thunder Bay now?

Mr. Gibbings: The oats that come into Thunder Bay are put on to lake vessels almost as quickly as they can be cleaned. It is really a hand-to-mouth basis.

Mr. McCain: But cannot you get them some oats from some other point? There are poultrymen who just do not have oats, Mr. Chairman, and we have got to have them.

Mr. Gibbings: We appreciate very well the concern producers in Eastern Canada have in this connection. We have done everything we can think of to attempt to alleviate that situation. All I can say is that we will continue to allocate cars for domestic use, and this will be in much greater volume when navigation closes.

Mr. McCain: We cannot wait till navigation closes, unless it freezes up tonight. When you are out of oats, you have to have oats; when a feedmill is clear out of oats, barley and wheat, one feedmill withdraws his entire supply of grain from a neighbouring feedmill and only through the charity of that competitor does he operate. This was last week.

I submit that the East needs some answers as to why, in the name of God, the Polish people and the export requirement are going to come ahead of them in the transportation structure. I have nothing against any of your export customers, do not misunderstand me, but it is a matter of preference.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Oui.

Le président: Monsieur McCain.

M. Roy (Laval): Est-ce que vous parlez de la même période?

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Oui, exactement la même.

M. Roy (Laval): Au mois d'août?

Le président: Monsieur McCain.

M. Roy (Laval): Est-ce que vous êtes d'accord sur ce chiffre?

Une voix: Vous parlez du mois d'août?

M. Gibbings: Oui, le mois d'août.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je fais allusion au 5 décembre.

M. Roy (Laval): Oui, mais je parle du mois d'août.

M. McCain: Monsieur le président, cette question du transport des grains de provende de l'Ouest est un sujet de grandes préoccupations dans les provinces atlantiques, comme l'a dit M. Roy, au Québec. La difficulté, c'est que les grains n'arrivent pas. Nous recevons des réponses contradictoires. Il paraît assez simple d'obtenir un wagon si on a le grain nécessaire pour le charger. Un commerçant m'a appris qu'un de ses clients qui n'avait pas d'avoine depuis trois semaines n'a pas pu obtenir un seul wagon d'avoine au cours de la semaine dernière. Il n'a pas pu acheter d'avoine et, par conséquent, il n'a pas pu faire charger un wagon. Comment expliquez-vous cela?

M. Gibbings: Chaque wagon qui fait une expédition est autorisé. S'il n'y a pas d'avoine dans les élévateurs à Thunder Bay, alors il est impossible de charger le wagon.

M. McCain: N'y a-t-il pas d'avoine à Thunder Bay maintenant?

M. Gibbings: L'avoine qui arrive à Thunder Bay est chargée dans des cargos aussi vite que possible. Nous ne sommes pas en mesure de faire des projets à long terme.

M. McCain: N'est-il pas possible de leur procurer de l'avoine ailleurs? Il y a des éléveurs de poulets qui n'ont pas d'avoine, monsieur le président, et il leur en faut.

M. Gibbings: Nous comprenons très bien la préoccupation des producteurs de l'Est à cet égard. Nous avons fait tout notre possible pour remédier à la situation. Tout ce que je puis dire est que nous allons continuer d'allouer des wagons à l'usage du marché intérieur et que leur quantié augmentera à la fin de la saison de navigation.

M. McCain: Nous ne pouvons pas attendre aussi longtemps à moins qu'il n'y ait un gel soudain. Les producteurs ne peuvent pas continuer sans avoine. Quand un moulin à provende reste absolument dépourvu d'avoine, orge et blé, c'est seulement par la charité d'un concurrent qu'il peut continuer de fonctionner. Cela s'est produit la semaine dernière.

Il est essentiel d'offrir des explications à l'Est du pays sur la priorité accordé aux besoins du peuple polonais et aux exigences de l'exportation dans notre système de transport. Ne vous trompez pas, je n'ai rien contre vos clients étrangers mais il faut établir des préférences.

[*Texte*]

An hon. Member: You do not like Poles, I guess.

Mr. McCain: It is a matter of preference. You seem to have done all right up till now; I do not see any change.

But really, this is critical. If you had your entire assets invested in a poultry flock producing eggs and could not get scratch grain, you would be screaming as I am, sir.

Mr. Gibbings: I fully appreciate this . . .

Mr. McCain: Then, for God's sake how are we going to get oats?

Mr. Gibbings: You say that priority has been given to exports. I have already told you that we have deferred 15.5 million bushels of grain that was to go into the export market. That will not go into the export market as a result of the overseas customers' co-operating with us to have them deferred.

Mr. McCain: The statistics sheet that has been quoted shows 2.5 million bushels of oats in storage at Thunder Bay as of December 5. We have not been getting oats since long before December 5.

Mr. Gibbings: As I indicated to you, the responsibility for moving oats from Thunder Bay into Eastern Canadian positions is that of the merchandiser, it is not ours. We sell them ex Thunder Bay and, if they are there and they have not been moved, that is not our responsibility. Our responsibility is to put them into Thunder Bay.

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order: they cannot buy those oats. Those merchants claim they have not got any oats, and they have said every chap who is ordering grain from Western Canada for use in the Atlantic area has not had any particular problem in getting cars in the last two weeks; they cannot buy the grain. You have your thumb on the supply.

Mr. Gibbings: Why can they not buy grain?

Mr. McCain: Because nobody has allocated it to chaps who will sell it to eastern consumers.

Mr. Gibbings: The 2.5 million bushels are not reserved for export. We have no export orders for oats.

Mr. McCain: Why cannot they buy it? Why could not they buy oats on December 5?

Mr. Gibbings: They can buy it, unless it is already sold and owned by somebody else and they are waiting for a vessel to come.

An hon. Member: That is a fact.

• 2220

Mr. McCain: Do you mean to tell me that that 2.5 million bushels could be sold and cutomers are screaming to the Minister of Agriculture. I believe he discussed this with you. Mr. Lang is supposed to have represented to you that there had been no wheat or oats in the east for two weeks. Have you not been able to allocate a car anywhere down in that area?

[*Interprétation*]

Une voix: Vous n'aimez pas les Polonais, je dois conclure.

M. McCain: Il s'agit de préférence. Vous semblez avoir bien fait votre travail jusqu'à présent; je ne vois pas de changement.

Mais maintenant la situation est devenu critique. Si vous avez placé tout votre argent dans la production d'œufs et que vous ne trouviez nulle part des céréales, vous commenceriez à pousser les hauts cris comme moi, monsieur.

M. Gibbings: Je comprends tout à fait votre position.

M. McCain: Dites-moi alors, au nom de Dieu, comment nous allons obtenir de l'avoine?

M. Gibbings: Vous dites que nous avons accordé la priorité aux exportations. Je vous ai déjà dit que nous avons remis la livraison de 15.5 millions de boisseaux de céréales au marché extérieur. Nous avons pu prendre cette mesure parce que les clients d'outremer ont collaboré avec nous pour permettre cette remise à plus tard.

M. McCain: D'après les statistiques qui nous ont été citées, il y avait 2.5 millions de boisseaux d'avoine en stockage à Thunder Bay le 5 décembre. Nos livraisons d'avoine ont cessé bien avant le 5 décembre.

M. Gibbings: Comme j'ai mentionné, la responsabilité du transport de l'avoine à partir de Thunder Bay dans les provinces de l'Est n'est pas la nôtre. Nous vendons les céréales à partir de Thunder Bay mais ce n'est pas à nous de les transporter dans l'Est.

M. McCain: Monsieur le président, je voudrais souligner qu'il est impossible d'acheter de l'avoine. Les commerçants prétendent qu'ils n'en ont pas. Les producteurs de l'Est n'ont pas de mal à obtenir des wagons, ce sont les céréales qui manquent. Il y a un blocage quelque part.

M. Gibbings: Pourquoi ne peuvent-ils acheter des provendes?

M. McCain: Parce que personne n'en a fait des allocations aux commerçants qui veulent les vendre aux consommateurs de l'Est.

M. Gibbings: Les 2.5 millions de boisseaux ne sont pas réservés à l'exportation. Nous n'avons pas de commandes d'avoine de l'extérieur.

M. McCain: Pourquoi leur est-il impossible d'en acheter? Pourquoi n'ont-ils pas pu acheter de l'avoine le 5 décembre?

M. Gibbings: Ils peuvent en acheter à moins qu'il ne soit déjà vendu à quelqu'un qui attend l'arrivée d'un cargo pour le transporter.

Une voix: C'est un fait.

M. McCain: Voulez-vous dire que ces 2,5 millions de boisseaux pourraient être vendus et que les clients se lamentent auprès du ministre de l'Agriculture! Il me semble qu'il a discuté avec vous. M. Lang est censé vous avoir rappelé qu'il n'y a pas eu de blé ni d'avoine dans l'Est depuis deux semaines. Vous n'avez pas pu acheminer un seul wagon vers cette région?

[*Text*]

Mr. Gibbings: We do not allocate the cars into those areas. I told you . . .

Mr. McCain: You release the grain for sale, sir. You are the only guy who can.

Mr. Gibbings: That is right and every bushel of grain that is in the terminals at the Lakehead is either sold or available for sale. I do not know if the 2½ million that you have referred to has already been sold and is awaiting a vessel to come to move it.

Mr. McCain: Can you assure me that tomorrow morning you will release grain for customers who are out of grain?

Mr. Gibbings: If there is grain in Lakehead terminals that is not sold and awaiting vessels or cars to move it . . .

Mr. McCain: In other words, you are not going to allocate them from anywhere.

Mr. Gibbings: We do allocate cars in the country to move grain into terminal positions.

Mr. McCain: Then why not allocate to clear half a dozen through?

Mr. Gibbings: We will. We have a plan C program, as I have already indicated to you. Anybody can place cars at an elevator in western Canada and move the oats directly, by the Lakehead, into eastern positions.

Mr. McCain: Will you pick up the extra charge as a result of your inability to allocate from the Lakehead?

An hon. Member: That does not balance, does it?

Mr. McCain: No, it does not. If you have to buy a car in Saskatchewan or Alberta . . .

Mr. Gibbings: The producer who delivers the grain to the country elevator pays the freight to the Lakehead position.

Mr. McCain: Grain has been costing from five to fifteen cents a bushel extra in points west of Thunder Bay by the time it is delivered into the Atlantic area. I do not know why; it is just a matter of fact. We would like to get it at the regular price, sir, and I beg you, please, allocate some oats to eastern Canada for immediate shipment tomorrow.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Gibbings: The price at which oats are sold ex country elevators is determined by the feed grain policy that is now in effect and which was established by the government of this country.

The pricing is removed entirely from our discretion. The price is established on the basis of a formula which is given to us every two weeks. That is the price at which those grains are sold, ex country elevator or ex terminal for a two-week period as a result of that policy.

Mr. McCain: How many pricing organizations do we now have in the west? Do you agree that there should be more than one?

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Nous n'acheminons pas de wagons dans ces régions. Je vous ai dit . . .

M. McCain: Vous avez mis les céréales en vente, monsieur. Vous êtes le seul qui puissiez le faire.

M. Gibbings: C'est exact et chaque boisseau de céréales dans les entrepôts de Lakehead est ou vendu ou à vendre. Je ne sais si les 2 millions et demi dont vous avez parlé sont déjà vendus et attendent le navire qui doit les transporter.

M. McCain: Pouvez-vous m'assurer que demain matin, vous laisserez partir les céréales dont les clients ont besoin?

M. Gibbings: S'il y a des céréales invendues dans les entrepôts de Lakehead et qui attendent d'être acheminées par navire ou wagon . . .

M. McCain: Autrement dit, vous ne les laisserez partir d'aucun point.

M. Gibbings: Nous réservons des wagons à l'acheminement des céréales vers les entrepôts.

M. McCain: Alors pourquoi n'en pas laisser une demi-douzaine se rendre à destination?

M. Gibbings: Nous le ferons. Nous avons un programme du plan C comme nous l'avons déjà indiqué. N'importe qui peut immobiliser des wagons à l'entrepôt dans l'Ouest du Canada et transporter l'avoine directement en passant par Lakehead jusqu'à sa destination dans l'Est.

M. McCain: Et vous payez la surestarie vu votre impossibilité d'acheminer le chargement de Lakehead?

Une voix: Cela ne compense pas, n'est-ce pas?

M. McCain: Non, sûrement pas. S'il faut acheter le wagon en Saskatchewan ou en Alberta . . .

M. Gibbings: Le producteur qui livre les céréales à l'élévateur rural paie le tarif du fret en entrepôt à Lakehead.

M. McCain: Les céréales coûtent de 5c. à 15c. le boisseau de plus à certains endroits à l'Ouest de Thunder Bay, avant d'arriver à destination dans la région de l'Atlantique. Je ne sais pourquoi; mais c'est un fait. Nous voudrions l'avoir au prix régulier, monsieur, et je vous en supplie d'expédier dès demain des céréales dans l'Est du Canada.

Des voix: Bravo!

M. Gibbings: Le prix de vente de l'avoine aux élévateurs ruraux est fixé suivant la politique régissant les céréales fourragères en vigueur actuellement et est fixé par l'État.

La question des prix n'est pas de notre compétence. Le prix est fixé suivant une formule qui nous est communiquée tous les quinze jours. C'est le prix auquel ces céréales doivent être vendues dans les élévateurs ruraux ou les entrepôts pendant une période de deux semaines par suite de cette politique.

M. McCain: Combien d'offices des prix avons-nous présentement dans l'Ouest? Ne convenez-vous pas qu'il devrait y en avoir plus d'un?

[*Texte*]

Mr. Gibbings: This is not for me to say. The government of this country establishes a feed-grain policy and we are operating under that policy.

The Chairman: You are through are you, Mr. McCain?

Mr. McCain: No, I am afraid I am not, but it looks as if the gavel is about to fall.

Mr. Chairman, please. Allocate some grain to the east—some oats. We have to have it.

Mr. Gibbings: I realize that, Mr. McCain.

Mr. McCain: Will you allocate them tomorrow? I do not care where you allocate them from, but get them rolling.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Caron: Mr. Chairman, following that line of questioning, I would like to know if there is anybody who would like to prove that the new policy cannot work. That is why there is no delivery and no sale to eastern producers. It seems to end up that way. Someone seems to be interested in showing that the new policy cannot work and is delaying everything along the line. I suggest you prove that point.

Mr. Gibbings: It may be that there are some people who are doing what you say they are doing but it certainly is not us. We have been doing our best to carry out a policy that was not of our making, but there it is. We have been doing our best to make it work.

The Chairman: Could we just clarify the point that Mr. Corriveau made? Are the Wheat Board agents, the grain companies, co-operating with the Wheat Board on this new feed grain policy?

Mr. Gibbings: I cannot answer the question for them. As I indicated to you, they purchase from us six country elevators or six terminal elevators.

The Chairman: Does the Wheat Board feel they are getting the co-operation from these grain dealers?

Mr. Gibbings: Can you answer that, Mr. Davis?

Mr. Davis: We will move every bushel of grain that they want to buy from us into a position. We will make available to them the grain they want to buy. If they want to buy it out of a country elevator, they can; if they want to buy it out of the terminal, they can.

An hon. Member: To the grain companies?

• 2225

Mr. Davis: To the grain companies.

The Chairman: I am sorry but I just wanted to clear up that point.

Mr. Caron: Thank you Mr. Chairman, because I believe this point is very important.

If you, sir, feel there is anybody or any group trying to slow that movement I think it is your duty to come out and name those people or those groups, if you are aware of this problem.

[*Interprétation*]

M. Gibbings: Il ne m'appartient pas de le dire. Le gouvernement du pays institue une politique régissant les céréales fourragères et nous nous conformons à cette politique.

Le président: Vous avez terminé, monsieur McCain?

M. McCain: Non, je crains de n'avoir pas terminé; mais il semble que vous soyez prêt à abattre le marteau.

Monsieur le président, accordez quelques céréales à l'Est—de l'avoine. Nous en avons besoin.

M. Gibbings: Je le comprends, monsieur McCain.

M. McCain: Est-ce que vous allez l'accorder demain? Peu m'importe d'où elles viendront pourvu qu'elles soient acheminées.

Des voix: Bravo!

M. Caron: Monsieur le président, pour poursuivre dans ce même sens, j'aimerais savoir si quelqu'un aimerait prouver que la nouvelle politique est impraticable. C'est pourquoi, il n'y a pas de livraison et pas de vente aux producteurs de l'Est. Cela semble en être le résultat. Certains semblent tenir à démontrer que la nouvelle politique est inapplicable et retarde tout le long de la ligne. Je vous demande de l'approuver.

M. Gibbings: C'est peut-être que certaines personnes font précisément ce que vous les accusez de faire. Mais ce n'est certainement pas nous. Nous avons fait de notre mieux pour nous conformer à une politique qui n'est pas notre œuvre mais les choses en sont là.

Le président: Pourrions-nous simplement élucider le point soulevé par M. Corriveau? Est-ce que les argents des offices de commercialisation du blé, les compagnies exploitant les céréales, soutiennent la Commission canadienne du blé dans cette nouvelle politique régissant les céréales fourragères?

M. Gibbings: Je ne puis répondre pour eux. Six élévateurs ou entrepôts ruraux achètent de nous.

Le président: Est-ce que la Commission canadienne du blé juge que le collaboration est suffisante de la part de ces exploitants de céréales?

M. Gibbings: Pourriez-vous répondre, monsieur Davis?

M. Davis: Nous allons mettre en position chaque boisseau de céréales qu'ils veulent nous acheter. Nous allons leur fournir les céréales qu'ils veulent acheter. S'ils veulent les acheter à l'élévateur rural, ils peuvent le faire; s'ils veulent l'acheter à l'entrepôt, ils le peuvent aussi.

Une voix: Aux compagnies exploitant les céréales?

M. Davis: Aux sociétés de céréales.

Le président: Je regrette, mais je voulais simplement clarifier ce point.

M. Caron: Merci, monsieur le président, car je crois que ce point est très important.

Si vous estimez vous-même monsieur, qu'il n'y a personne ni aucun groupe qui essaie de ralentir ce mouvement, à mon avis, c'est votre devoir de nommer publiquement ces personnes ou ces groupes si vous êtes conscient de ce problème.

[*Text*]

Mr. Gibbings: If I was aware of them I would say so. I do not know who they are, if they are there. This had not been an easy policy to administer, and there is no question about that. But we have exerted every effort that we can to make it work.

Mr. Caron: Could you explain, sir, why it is so difficult to apply this new policy?

Mr. Gibbings: First of all, there were the procedures that had to be worked out which were entirely different than they ever had been before. It was also the relationship between the Eastern trade and the board in relation to the operation of this policy. All these things had to be worked out. It took some time to do it, and it is conceivable that because of the uncertaintly that existed with respect to the policy that the trade did not move some of the quantities early in the season that they might have moved. I do not know whether or not that is a fact, but it is conceivable that it could be a fact. That together with, of course, the strike that took place in the railways and the subsequent boxcar shortage and what-not has certainly not done anything to alleviate the situation.

Mr. Caron: Do you feel you have enough personnel to work that new policy?

Mr. Gibbings: Yes, I do not think that we are short of personnel. If we thought we were we would get some more.

Mr. Caron: You would get some more tomorrow morning?

Mr. Gibbings: Yes, we would.

Mr. Roy (Laval): From eastern provinces, I hope.

Mr. Caron: Mr. Chairman, we have heard a lot about targets and deliveries and all such things and the bushels, cars and figures do not match with those of the CNR.

I would like Mr. Gibbings to prepare a table comparing the testimony of Mr. MacMillan with his figures and give the Committee this comparison. I think that would be appreciated by the whole Committee, because there seems to be so wide a margin that it is impossible to understand anything. Would it be possible to have those two sets of figures and some comparison made between the two?

Mr. Gibbings: We can give your ours, we cannot give you the ones for the railways.

Mr. Caron: Can you look at the record and compare those with Mr. MacMillan, or meet with CNR or CPR and try to get both figures so that we could have the right ones?

The Chairman: Actually, Mr. Caron, you can make your own table after Mr. Gibbings gives you his figures.

Mr. Caron: There is CN, CP, Thunder Bay, Vancouver, and something is wrong somewhere along the line because those figures do not match.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Si j'en étais conscient, je le dirais. Je ne connais pas leur nom si toutefois ils existent. Il est hors de doute que cela n'a pas été une politique d'administration facile mais nous avons fait tous les efforts pour que cela fonctionne.

M. Caron: Pourriez-vous m'expliquer monsieur, pourquoi il est si difficile d'appliquer cette nouvelle politique?

M. Gibbings: Tout d'abord, il a fallu mettre en marche certaines procédures qui étaient tout à fait différentes de celles qui existaient auparavant. De plus, il y avait en cause les rapports existant entre le commerce fait dans l'Est du pays et les décisions de la Commission se rapportant à la mise en marche de cette politique. Il a fallu déterminer toutes ces choses. Il nous a pris un certain temps pour le faire et il est concevable qu'à cause de l'incertitude qui existait au sujet de cette politique que les commerçants n'ont pas transporté certaines de leurs quantités de céréales aussi tôt dans les saisons qu'ils auraient voulu le faire. Je ne sais pas si c'est un fait ou non mais il est concevable que cela soit en cause. En plus de cela, il ne faut pas oublier naturellement la grève qui a eu lieu au sein des chemins de fer et la pénurie subséquente de wagons ce qui n'a certainement pas aidé à pallier à cette situation.

M. Caron: Estimez-vous que vous avez assez de personnel pour mettre en œuvre cette nouvelle politique?

M. Gibbings: Oui, je ne crois pas que nous soyons à court de personnel. Si tel était le cas, nous prendrions des mesures pour en avoir d'autre.

M. Caron: Vous embaucheriez d'autre personnel, demain matin?

M. Gibbings: Oui, nous le ferions.

M. Roy (Laval): Des provinces de l'Est j'espère?

M. Caron: Monsieur le président, nous avons entendu beaucoup de choses au sujet des objectifs proposés des livraisons et autres choses du même genre et le nombre de barils de wagons et autres ne se comparent pas aux chiffres que nous a donné les chemins de fer du CN.

J'aimerais que M. Gibbings nous prépare un tableau pour comparer le témoignage de M. MacMillan avec ses propres chiffres et qu'il nous donne au Comité le résultat de cette comparaison. Cela serait très apprécié de tous les membres du Comité car il semble y avoir un écart si vaste qu'il soit impossible d'y comprendre quelque chose. Serait-il possible d'obtenir ces deux jeux de chiffres et la comparaison entre ceux-ci?

M. Gibbings: Nous pouvons vous donner nos chiffres mais nous ne pouvons pas vous donner ceux des chemins de fer.

M. Caron: Pouvez-vous comparer vos chiffres avec ceux de M. MacMillan ou prendre contact avec les chemins de fer du CN et du CP pour obtenir les chiffres nécessaires de sorte que nous ayons une idée exacte de la situation?

Le président: De fait, monsieur Caron, vous pouvez vous-même établir votre propre tableau après que vous aurez obtenu les chiffres de M. Gibbings.

M. Caron: Il s'agit du CN, du CP, de Thunder Bay, de Vancouver, et il y quelque chose qui ne tourne pas rond car ces deux séries de chiffres ne correspondent pas.

[*Texte*]

The Chairman: I can give you the figures. I can prepare the table for you, but I do not know whether it is Mr. Gibbings' . . .

Mr. Caron: Well, I am not a farmer and I do not know that.

Mr. Mazankowski: You do not have to be.

The Chairman: Mr. Gibbings is quite prepared to give the figures and already has given the figures the wheat board have on page 84 of committee proceedings 25.83 and 84, and you can find the figures Mr. MacMillan gave.

Mr. McCain: Will they be part of the minutes of this meeting then? Is it agreed that they will be incorporated into the report?

Mr. Caron: Including Vancouver, Thunder Bay and everywhere—complete.

An hon. Member: And Churchill.

Mr. Caron: And Churchill, yes.

The Chairman: Mr. MacMillan did not break down his figures for Vancouver or Thunder Bay, he just gave the target for last year, 1972, the deliveries by Canadian Pacific and Canadian National, and the target for 1973 and the deliveries.

Mr. Caron: But, Mr. Chairman, we will have the CNR before the Committee once we get the annual report, so if we could get the figures of the wheat board we could compare them at that time.

• 2230

The Chairman: Perhaps Mr. Gibbings will put on record once again the figures that the Wheat Board has.

Mr. Gibbings: Taking Thunder Bay first, our target was 123,500 cars to the end of week 19, which was December 8. Actually, 89,341 cars were unloaded during that period. These were divided . . .

Mr. McRae: Excuse me, sir, were these numbers or car equivalents?

Mr. Gibbings: These are car numbers.

Mr. McRae: Car numbers?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Mazankowski: Is that based on 22,000 bushels per car? Is that right?

Mr. Gibbings: These are numbers; there is a difference.

The Chairman: Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: No, it is for clarification. We want to make sure we are comparing apples and apples and not apples and oranges, Mr. Chairman. I wish that perhaps if you were not so anxious to bang the gavel we could perhaps proceed more economically. As a matter of fact, I might even . . .

[*Interprétation*]

Le président: Je peux vous donner les chiffres. Je peux vous préparer ce tableau mais je ne sais pas si c'est celui de M. Gibbings.

M. Caron: Eh bien' Je ne suis pas un agriculteur et je ne connais pas ce genre de choses.

M. Mazankowski: Il n'est pas nécessaire que vous le soyez.

Le président: M. Gibbings est prêt à vous donner les chiffres et il a déjà donné les chiffres de la Commission du blé à la page 84 du procès-verbal et 25.83 vous pouvez trouver les chiffres donnés par M. MacMillan.

M. McCain: Ces chiffres seront-ils versés au procès-verbal de cette réunion? Est-on d'accord pour qu'ils fassent partie du rapport?

M. Caron: Il faudrait que ce soit complet y compris Vancouver, Thunder Bay et un peu partout.

Une voix: Et Churchill.

M. Caron: Et Churchill, oui.

Le président: M. MacMillan n'a pas fait de ventilation de ses chiffres pour Vancouver ou Thunder Bay et il ne nous a donné que les objectifs prévus de l'année passée, c'est-à-dire 1972, visant les livraisons faites par les chemins de fer du CP et du CN ainsi que l'objectif proposé pour les livraisons de 1973.

M. Caron: Mais monsieur le président les autorités du CN comparaîtront devant notre Comité une fois que nous aurons obtenu leur rapport annuel et par conséquent si nous pouvions obtenir les chiffres de la Commission du blé, nous pourrions les comparer aux autres à ce moment-là.

Le président: Peut-être M. Gibbings pourrait-il répéter les chiffres dont dispose la Commission canadienne du blé afin qu'ils soient consignés dans nos comptes rendus.

M. Gibbings: Si nous prenons d'abord le cas de Thunder Bay, notre objectif était de 123,500 wagons à la fin de la 19e semaine, soit le 8 décembre. Ensuite, on a déchargé pendant cette période 89,341 wagons. Ils se répartissaient . . .

M. McRae: Je m'excuse, monsieur, s'agit-il de nombre ou d'équivalent de wagons?

M. Gibbings: Il s'agit du nombre de wagons.

M. McRae: Du nombre de wagons?

M. Gibbings: Oui.

M. Mazankowski: Est-ce que ces chiffres sont fondés sur une cargaison de 22,000 boisseaux par wagon? Est-ce bien cela?

M. Gibbings: Il s'agit là du nombre de wagons, et il y a donc une différence.

Le président: Monsieur Mazankowski . . .

M. Mazankowski: Non, je voudrais clarifier les choses. Il faut nous assurer que nous comparons des pommes avec des pommes et non pas des pommes avec des oranges, monsieur le président. Si vous n'aimiez pas tellement faire ressentir votre maillet, les choses iraient peut-être plus rondement. En fait, je pourrais même . . .

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mazankowski, if I allowed everybody to interrupt as you have done, we would not be able to hear each other think, let alone listen to one another. Go ahead, Mr. Gibbings.

Mr. Gibbings: The targets for the Canadian Pacific and the Canadian National were equal to Thunder Bay, namely, 61,750 cars each. The Canadian Pacific unloaded 45,839 and Canadian National 43,502.

At the West Coast, the target was 57,000 cars and actual on-loads were 37,926. The relationship between the two railways was different between the West Coast and Vancouver where the target was for 60 per cent of the on-loads being Canadian Pacific and 40 per cent Canadian National. This meant that 34,000 cars out of the 57,000 were to be Canadian Pacific; actually they have unloaded in round figures—we only have these broken down into the last hundreds—22,000 . . .

An hon. Member: Canadian Pacific.

Mr. Gibbings: . . . Canadian Pacific, which worked out to 58 per cent. The Canadian National's 40 per cent of the 57,000 is roughly 23,000. They have unloaded 16,000 or 42 per cent.

Mr. Caron: This is my last question. You have received 2,000 new hopper cars last year. You are asking for 4,000 new ones and eventually 20,000 new hopper cars. Do you believe these cars will be used all year round when you get them?

Mr. Gibbings: Yes, we fully expect they will be used all year around. One cannot be definitive about this without having at the same time other cars that are in service. As it has been pointed out earlier, there are some lines on which these cars cannot operate because the rails are not sufficiently heavy to carry them. But if those lines were upgraded, then certainly the hopper cars would be used in preference to the other type of cars because they are much more efficient for both loading, unloading and also for movement.

Mr. Caron: You will have enough grain to move to use them all year around.

Mr. Gibbings: We think our producers are capable of producing sufficient grain to take care of the situation.

The Chairman: Mr. Caron, have you finished? I have Mr. MacKay, Mr. Schumacher and Mr. Hargrave on my list. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I will be brief. Mr. Gibbings, what steps do you recommend to facilitate the necessary movement of grains in the best interests of all concerned and in the national interest. Could you say concisely, if it were up to you, what specific recommendations you would make?

• 2235

Mr.Gibbings: As I have indicated, we have made two specific recommendations. One of them is for the acquisition of additional hopper cars; the other one is to take the required steps, whatever they may be, to alleviate the situation in the shorter run by rehabilitating cars that would not, under normal circumstances, be rehabilitated. I realize that the latter answer is a short-term answer; it is one to attempt to get us through the immediate situation. There are others that are studying the longer range ques-

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mazankowski, si je permettais à tout le monde d'interrompre les autres comme vous le faites, nous ne pourrions pas nous entendre penser, et nous pourrions encore moins entendre ce que disent les autres. Vous pouvez poursuivre, monsieur Gibbings.

M. Gibbings: Les objectifs que s'étaient fixé le Canadien-Pacifique et le Canadien-National étaient équivalents à Thunder Bay, à savoir 61,750 wagons chacun. Le CP en a déchargé 45,839 tandis que le CN en déchargeait 43,502.

Sur la côte Ouest, l'objectif était de 57,000 wagons et le nombre de wagons déchargés en réalité a été de 37,926. La répartition entre les deux compagnies de chemins de fer différait selon qu'il s'agissait de la côte Ouest dans son ensemble et de Vancouver en particulier où l'on a envisagé que le CP en chargerait 60 p. 100 tandis que le CN en aurait 40 p. 100. Ceci revient à dire que le CP aurait déchargé 34,000 wagons sur 57,000; nos chiffres sont à quelque centaine près, mais cette compagnie aurait déchargé environ 22,000 . . .

Une voix: Il s'agit du CP.

M. Gibbings: . . . oui, c'est le CP, ce qui donne un résultat de 58 p. 100. La proportion qui revenait au CN, soit 40 p. 100 des 57,000 wagons donne environ 23,000. La compagnie en a déchargé 15,000, soit 42 p. 100.

M. Caron: Je vais poser ma dernière question. Vous avez reçu l'an dernier 2,000 nouveaux wagons-trémies. Vous en demandez maintenant 4,000 autres et vous en voudriez un jour 20,000 nouveaux. Croyez-vous que vous pourrez utiliser ces wagons à l'année longue quand vous les aurez?

M. Gibbings: Oui, nous pensons certainement pouvoir les utiliser toute l'année. On ne peut être définitvement définitif à ce sujet s'il n'y a pas en même temps d'autres wagons en service. Comme on l'a signalé plus tôt, ces wagons ne peuvent pas circuler sur certaines lignes parce que les rails n'y sont pas suffisamment forts pour les supporter. Mais si on améliore ces lignes, les wagons pourront certainement être utilisés de préférence à tout autre type de wagons, car ils sont beaucoup plus commodes à charger et à décharger, de même que pour le déplacement.

M. Caron: Vous aurez assez de céréales à transporter pour utiliser ces wagons à l'année longue?

M. Gibbings: Nous croyons nos producteurs capables d'obtenir des récoltes de céréales suffisantes.

Le président: Monsieur Caron, avez-vous terminé? J'ai encore sur ma liste les noms de M. MacKay, M. Schumacher et M. Hargrave. Monsieur MacKay a la parole.

M. MacKay: Monsieur le président, je vais être bref. Quelle mesure préconiseriez-vous, monsieur Gibbings pour faciliter le transport voulu des céréales pour le plus grand avantage de tous les intéressés et dans l'intérêt national. Pourriez-vous dire en un mot quelle recommandation précise vous formuleriez, s'il n'en tenait qu'à vous?

M. Gibbings: Comme je l'ai déjà dit, nous avons formulé deux recommandations précises. L'une d'entre elles concerne l'achat de wagons trémies supplémentaires; l'autre est d'adopter les mesures nécessaires, quelles qu'elles soient, pour remédier aux difficultés, à très court terme, en réparant les wagons que l'on ne réparerait pas en temps normal. Je réalise que cette dernière possibilité n'est qu'une solution à court terme; elle permettrait de résoudre les problèmes immédiats. D'autres étudient actuellement

[*Texte*]

tions, the questions of the type of gathering facility that we should have in the country in terms of country elevators and the kind of rail system that we should have and what not. Our Chief Commissioner is a member of that committee. Hopefully, from all of those discussions will come some guidelines that will influence the people who are making those investments but we do not have any money to do it so it is not possible for us to do it ourselves.

Mr. MacKay: You have made these recommendations to the persons who you feel should be apprised of them. Have you received any particular response? Did you make them to Mr. Lang, for example?

Mr. Gibbings: Yes, we made them to Mr. Lang, and the response that we have had up to this point is that they are—I think the word is under active consideration.

Mr. MacKay: As far as Canada's rail carriers are concerned, I do not want to put you on the spot here exactly but do you think, under the circumstances, that they are doing as well as they could? Are they carrying their fair shares to your satisfaction?

Mr. Gibbings: Given the equipment that they have, and not being a railroader myself, I think our people are satisfied that they are doing as much as they can do with what they have. That is insufficient but the insufficiency is related to the availability of equipment rather than a lack of desire to do the best possible.

Mr. MacKay: Are you satisfied that there is no way that they can get any more equipment, either by leasing from any other source in North America or—that there is just a general shortage of cars?

Mr. Gibbings: This what we have been told. We have not personally attempted to lease cars. The railways have told us that it is not possible for them to lease cars as they did last year.

Mr. MacKay: Mr. MacMillan indicated—I do not think he was being facetious; I assume he was not—that the proper way to move grain in some instances was by pipeline. Is there any research going on to move any grain anywhere by pipeline?

Mr. Gibbings: I understand that the Alberta Research Council did some work in this connection. The problem appears to be to find a proper carrier for grain. Obviously, you cannot carry it in water solution. It does not seem to be practical to do it in oil solution and therefore it has to be done in capsules of one kind or another. While it is technically possible, as I understand it, to move grain by capsule, it is not economically feasible to do so. I have not been closely in touch with them lately but the last report that I had was that they were not continuing this.

I might say that this was done in conjunction with, and I think financed in part by the railways themselves.

Mr. MacKay: I see. Does the present policy, which has been discussed so thoroughly tonight, work as well as the procedures you used in the past?

[*Interprétation*]

les problèmes à plus long terme, à savoir le système de stockage que nous pourrions mettre en place, grâce aux élévateurs du pays, et le réseau ferré que nous devrions avoir. Notre commissaire en chef fait partie de ce comité. Nous expérons que toutes ces discussions produiront des recommandations, qui influenceront les investisseurs; cependant, nous ne pouvons assurer cela nous-mêmes car nous n'avons pas suffisamment de fonds pour le faire.

M. MacKay: Vous avez fait ces recommandations aux personnes qui, selon vous, devraient s'y intéresser. Avez-vous reçu des réponses? Avez-vous adressé vos recommandations à M. Lang, par exemple?

M. Gibbings: Oui, nous les avons adressées à M. Lang, qui nous a répondu, si je ne me trompe, qu'il les examinait de manière très active.

M. MacKay: Je ne voudrais pas vous placer dans une situation trop difficile, mais, en ce qui concerne nos sociétés de chemins de fer, pensez-vous qu'elles font actuellement tout ce qu'elles peuvent, étant donné les circonstances? Êtes-vous satisfaits de leur collaboration?

M. Gibbings: N'étant pas un spécialiste dans ce domaine et étant donné le matériel dont elles disposent, il me semble que nous sommes satisfaits de leurs travaux. Ceci est certes insuffisant mais cette insuffisance relève d'un manque de matériel plutôt que d'un refus de faire tout ce qu'il est possible de faire.

M. MacKay: Êtes-vous convaincus qu'elles n'ont pas d'autres moyens d'obtenir du matériel supplémentaire, en le louant ailleurs en Amérique du Nord, par exemple, ou considérez-vous qu'il y a simplement une pénurie générale de wagons?

M. Gibbings: C'est ce que l'on nous a dit. Nous n'avons pas tenté personnellement de louer les wagons. Les sociétés de chemins de fer nous ont dit que ce n'était pas possible cette année, comme l'an dernier.

M. MacKay: M. MacMillan nous a dit, et je suppose qu'il n'est pas un plaisantin, que le système adéquat de transport des céréales pourrait être le «céréaloduc». Des recherches sont-elles actuellement en cours pour étudier les possibilités dans ce domaine?

M. Gibbings: Il me semble que le conseil des recherches de l'Alberta a effectué certains travaux dans ce domaine. Le problème semble être de trouver un agent transporteur adapté. Il est évident que l'on ne peut transporter les céréales dans une solution d'eau. De même, il ne semble pas pratique de les transporter dans l'huile et il faudrait parvenir à une solution utilisant des capsules, d'un type ou d'un autre. Bien que ceci soit techniquement possible, il me semble que ce ne soit pas une solution économique. Je n'ai pas eu de contact récent avec les responsables de ces enquêtes mais dans leur dernier rapport ils signalaient qu'ils avaient cessé les recherches dans ce domaine.

Je pourrais ajouter à ce sujet que ces recherches avaient été en partie financées par les sociétés de chemins de fer.

M. MacKay: Très bien. La politique actuelle, dont on a beaucoup parlé ce soir, fonctione-t-elle aussi bien que les procédures antérieures?

[*Text*]

Mr. Gibbings: Which policy?

Mr. MacKay: I am talking about this feed grain policy system that many members have commented on. You have been doing your present job for some time, Mr. Gibbings, I presume. Are you satisfied that these innovations or these present policies that are being used are working as well as the old procedures you used?

Mr. Gibbings: If you are speaking of it in terms of transportation, it has not been an inhibiting factor in that regard. The only way that it has affected us is that the pricing discretion which we had at one point has now been removed from us. It is not a burden anymore to price because the price is handed to us and we simply implement it for a two-week period; so we have no worries about that. If, for instance, the Agriculture Products Board did purchase very large quantities of quota, which they are set up to do, this could cause us some problems in terms of congestion at certain points and so forth, but this has not occurred. They have purchased something in excess, just in excess, of a million bushels in total, so this has not been a problem with us.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, thank you very much. It is pretty hard to add anything to what Mr. McCain has said in terms of eloquence and urgency, but will you, Mr. Gibbings, make some additional effort to look into the situation which is very critical from the point of Eastern Canada?

• 2240

Mr. Gibbings: We are well aware of that. We will have a representative at the meeting which is scheduled for Moncton on Monday. We are in continuous consultation with the Canadian Livestock Feed Board on these questions and we will be making a determined effort because we recognize the importance of the domestic market. It grieves me to find that there are people in certain areas who find themselves unable to get the kind of grain they need when they need it.

The Chairman: Mr. Schumacher.

Mr. Schumacher: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask two or three questions concerning hopper cars. First, who has title to the cars?

Mr. Gibbings: Normally, we do.

Mr. Schumacher: The Canadian Wheat Board.

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Schumacher: How are they distributed between CN and CP, fifty-fifty?

Mr. Gibbings: No, they are distributed on the basis of the percentage of grain that each of the railways handled over a historical period and I think it was a three-year period.

A witness: Yes, that is right.

Mr. Gibbings: Over a three-year period.

Mr. Schumacher: The Canadian Wheat Board pays the freight to the railroads on behalf of the producers, I understand.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Quelle politique?

M. MacKay: Je veux parler de la politique des grains de provende, dont beaucoup de membre du comité ont parlé ce soir. Je suppose, monsieur Gibbings que vous occupez votre poste depuis un certain temps. Pouvez-vous alors me dire si les diverses innovations rendent les politiques actuelles aussi efficaces que les anciennes?

M. Gibbings: Si vous parlez de problèmes de transport la politique actuelle n'a pas causé de problème particulier. Son seul effet a été de nous retirer la possibilité de fixation des prix, qui nous avait été accordée à une certaine époque. Nous n'avons plus de problème à cet égard puisque le prix nous est indiqué et que nous nous contentons de l'appliquer pendant des périodes de deux semaines, nous n'avons donc aucune inquiétude à ce sujet. Par contre, si l'Office des produits agricoles décidait d'acheter des quantités très importantes, du fait de ses quotas, ceci pourrait entraîner certains engorgements à divers points de livraison, mais cela n'a pas encore été le cas. Les achats ont atteint le million de boisseaux; il n'y a donc pas eu de problème.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président. Il est difficile d'ajouter à ce qu'a déjà dit M. McCain au sujet de l'urgence du problème. Je vous demanderais simplement, monsieur Gibbings, de faire un effort supplémentaire pour essayer de voir jusqu'à quel point la situation est critique pour l'est du Canada.

M. Gibbings: Nous savons très bien quelle est la situation. Nous aurons un représentant à la réunion de Moncton lundi. Nous sommes en constante communication avec l'Office canadien des provendes à ce sujet et nous ferons définitivement un effort parce que nous savons quelle importance la question revêt pour le marché intérieur. Je suis toujours extrêmement troublé quant à moi de voir des gens dans certaines régions qui ne peuvent absolument pas obtenir les provendes dont ils ont besoin.

Le président: Monsieur Schumacher.

M. Schumacher: Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais vous poser quelques questions au sujet des wagons-trémie. D'abord, à qui appartiennent ces wagons?

M. Gibbings: A nous habituellement.

M. Schumacher: Vous voulez dire la Commission canadienne du blé.

M. Gibbings: En effet.

M. Schumacher: Est-ce qu'ils sont répartis entre le CN et le CP à parts égales?

M. Gibbings: Non, ils sont réparits selon le volume de céréales que chaque compagnie de chemins de fer doit transporter pour une période donnée, une période de trois ans, je pense.

Un témoin: C'est exact.

M. Gibbings: Une période de trois ans, dites-vous.

M. Schumacher: La Commission canadienne du blé paie le transport effectué par les chemins de fer au nom des producteurs.

[*Texte*]

Mr. Gibbings: No, the producers pay it themselves at the time of delivery to country elevators.

Mr. Schumacher: Yes, but the Canadian Wheat Board handles the money.

Mr. Gibbings: No, it is deducted from their initial payment. When a producer delivers grain to the country elevator he receives an initial payment which is the payment basis Thunder Bay or Vancouver, depending on which direction it goes, less the country elevator handling charges and less the freight to those positions.

Mr. Schumacher: Who actually writes the cheque to the railway company, the grain companies or the Canadian Wheat Board?

Mr. Gibbings: The grain companies do; we do not do that. It is deducted from the producer's initial payment and it is turned over to the railways at the time of shipment.

Mr. Schumacher: I assume then under that basis that the railway companies are receiving the same amount of money for hauling grain in their own cars as they are for hauling grains in Canadian Wheat Board cars.

Mr. Gibbings: That is correct, yes.

Mr. Schumacher: The Canadian Wheat Board exercises no control over the grain companies in asking them to make a holdback in respect of grain shipped in Canadian Wheat Board cars.

Mr. Gibbings: No, it was a clear understanding when these cars were put into service that they would be operated in the same way as other cars and that is the way in which they are operated and the freight is paid.

Mr. Schumacher: Are there negotiations going on between the Canadian Wheat Board, the owner of the cars and the railways over what the terms of usage will be?

Mr. Gibbings: No, there is not. This was and is the responsibility of the government to negotiate the terms on which the cars are operated. We have had no part in that at all. This has been the responsibility of the government.

Mr. Schumacher: I find it a little difficult, if the Canadian Wheat Board is the owner of the car, to understand why it would not be the government's agent for the negotiation, if it is a government agent for the ownership.

Mr. Gibbings: It was the choice of the government that they should do the negotiating and it was our choice that they should do so, too, if that was their wish.

Mr. Schumacher: Thank you.

The Chairman: Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I would like to take 10 seconds and say "hello" to Charlie. It is nice to see you, again.

Mr. Gibbings: It is nice to see you, Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: I want to make a comment first of all, Mr. Chairman. It seems to me that the feed lots, especially the larger ones, certainly in Southern Alberta and maybe all through Alberta, are having to get their barley now and for some time have had to get it directly from the Wheat Board because the traditional source, the big barley growers or the small ones, if you like, has almost dried up. They are just sitting on their barley and they are not selling it. I am sure you are aware of this, Charlie.

[*Interprétation*]

M. Gibbings: Non, ce sont les producteurs qui le paient au moment où ils livrent les céréales aux élévateurs.

M. Schumacher: Mais c'est la Commission canadienne du blé qui fait les arrangements.

M. Gibbings: Non, les frais sont déduits du paiement initial. Lorsque le producteur livre ses céréales à l'élévateur, il reçoit un paiement initial qui est un paiement calculé à partir du prix à Thunder Bay ou Vancouver selon la destination, moins la manutention à l'élévateur et le transport à ces endroits.

M. Schumacher: Mais qui est-ce qui règle la facture des compagnies de chemins de fer, les compagnies de céréales ou la Commission canadienne du blé?

M. Gibbings: Les compagnies de céréales. Ce n'est pas nous qui nous en chargeons. Le montant est déduit du paiement initial au producteur et il est versé aux chemins de fer au moment de l'expédition.

M. Schumacher: Je suppose que les compagnies de chemins de fer reçoivent le même montant qu'elles utilisent leurs propres wagons ou ceux de la Commission canadienne du blé pour transporter les céréales.

M. Gibbings: C'est exact.

M. Schumacher: La Commission canadienne du blé ne demande pas aux compagnies de céréales d'effectuer des déductions pour ce qui est des céréales qui sont expédiées au moyen de ses wagons?

M. Gibbings: Non. Il a été bien compris au moment où ces wagons ont été mis en service qu'ils devaient être utilisés de la même façon que les autres. C'est toujours sur cette base que le transport a été payé.

M. Schumacher: Y a-t-il des négociations en cours entre la Commission canadienne du blé, les propriétaires des wagons et les chemins de fer au sujet des conditions qui doivent régir l'usage des wagons?

M. Gibbings: Il n'y en a pas. C'est au gouvernement d'établir les conditions dans lesquelles les wagons doivent être utilisés. Nous n'avons rien à voir avec cet aspect de la question.

M. Schumacher: Je ne comprends pas très bien pourquoi la Commission canadienne du blé n'agit pas en tant qu'agent du gouvernement dans les négociations puisqu'elle est en fait la propriétaire des wagons.

M. Gibbings: C'est le gouvernement qui a choisi de s'occuper de toutes les négociations. Nous avons évidemment accepté le choix du gouvernement.

M. Schumacher: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: C'est avec beaucoup de plaisir que je salue mon bon ami M. Gibbings.

M. Gibbings: Il me fait plaisir de vous revoir, monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je veux d'abord faire une observation, monsieur le président. Il me semble que les parcs d'engraissement, surtout les plus importants, ceux du sud de l'Alberta et peut-être ceux de toute l'Alberta, doivent de plus en plus obtenir leur orge, et ils procèdent ainsi depuis quelque temps, directement de la Commission canadienne du blé puisque les sources habituelles, les producteurs d'orge, grands et petits, n'ont plus rien à offrir. Ils retiennent leur production et refusent de la vendre. Vous êtes sûrement au courant de la situation, monsieur Gibbings.

[*Text*]

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Hargrave: This leaves some doubt in my mind as to the validity of the so-called monitored price in that I think they are monitoring a very low volume that they are actually moving. Does the reason that Fred McCain cannot get his barley, oats or feed grains in the Maritimes have something to do with the fact that the stocks of feed grains, especially barley are so low because there have been so few bushels bought for the Agricultural Products Board or so few bushels actually sold to the Wheat Board that you have not got it to sell or to move down there.

• 2245

An hon. Member: Right on.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Gibbings: On December 5 is the date of the last statistical summary we have received here. On it there are 72 million bushels of barley in store at country elevators, 16.2 million of them in Manitoba, 29.1 in Saskatchewan and 26.7 in Alberta. In particular reference to oats, there are 14.1 million bushels in country elevators. Of these 6.4 million are in Manitoba, 3.3 in Saskatchewan and 4.4 in Alberta.

In relation to your other question, Mr. Hargrave, concerning the volume that is monitored, this has been a concern to us. The first two weeks of monitoring there was a considerable volume. This dropped off sharply in the second two-week period and we were concerned that it might drop to a level that was not representative of what was going on. But in the third one, I should say to our surprise, the volume monitored was higher than in the previous two-week period. I did not bring those numbers because I did not know we were going to talk about this policy but the number of bushels being monitored is in the area of 550,000 to 600,000.

Mr. Hargrave: Did you notice, too, that with every monitored period for barley there has been an escalation in the barley price?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Hargrave: This is of some concern to cattlemen. But I want to come back again, now. Are you actually moving any of these Agricultural Products Board feed grains yet?

Mr. Gibbings: We have not differentiated between our grain and their grain. It is not in a separate pile. It is a book entry and we regard it as ours as soon as it comes into the elevator and can move it and do move it if it is necessary to move it.

Mr. Hargrave: You quote some figures that sounded fairly large. But how much of that have you actually moved so it is available down here?

Mr. Gibbings: As I say, we do not differentiate between APB grain and . . .

Mr. Hargrave: All right, of the common pile, then, how much have you moved? Just in round figures. I do not think it is down there.

[*Interpretation*]

M. Gibbings: Oui.

M. Hargrave: Ce qui m'amène à mettre en doute ce qu'on a appelé le prix surveillé; il semble que la surveillance s'exerce seulement sur un très faible volume. La raison pour laquelle M. Fred McCain ne parvient pas à obtenir d'orge, d'avoine ou de céréales de provendes, dans les provinces maritimes ne serait-elle pas que les réserves de céréales de provendes, surtout d'orge, sont extrêmement basses du fait que l'Office des produits de ferme ou la Commission canadienne du blé on pu en acheter très peu et n'ont pratiquement rien à vendre ou à expédier dans cette région.

Une voix: Bien dit.

Une voix: Bravo!

M. Gibbings: Le dernier sommaire que nous avons reçu date du 5 décembre. Il est dit qu'il y a 72 millions de boisseaux d'orge en réserve dans les élévateurs, dont 16 millions se trouvent au Manitoba, 29.1 millions, en Saskatchewan et 26.7 millions en Alberta. Au sujet de l'avoine, il y en a 14.1 millions de boisseaux en réserve dans les élévateurs, dont 6.4 millions, au Manitoba, 3.3 millions en Saskatchewan et 4.4 millions en Alberta.

En ce qui concerne la surveillance qui s'exerce, il faut dire que c'est devenu un problème. Au cours des deux premières semaines le programme a été situé, le volume a été considérable. Il a beaucoup diminué par la suite et nous avons craint, à un moment donné, qu'il n'atteigne un niveau qui n'indique pas vraiment la situation réelle. Au cours de la troisième période de deux semaines, à notre grande surprise, nous nous sommes aperçus qu'il augmentait de nouveau. Je n'ai pas tous les chiffres en mains puisque je ne m'attendais pas qu'il en ait être question de ce sujet, mais je pense qu'il y a quelque chose comme 550,000 ou 600,000 boisseaux qui tombent sur le coup du programme.

M. Hargrave: Mais avez-vous remarqué que pour chaque nouveau programme de surveillance de l'orge, il y a eu escalade des prix?

M. Gibbings: C'est vrai.

M. Hargrave: C'est une question qui inquiète passablement les éleveurs. Pour en revenir au sujet que je discutais tout à l'heure, est-ce que vous avez pu faire quelque chose déjà avec les céréales de provende qui dépendent de l'Office des produits de ferme?

M. Gibbings: Il n'y a pas eu de différence de faite entre nos céréales et les leurs. Il n'y a pas de distinction. Nous considérons le tout comme nos céréales lorsque la livraison est effectuée à l'élévateur; nous considérons que nous pouvons en envoyer là où nous voulons si c'est nécessaire.

M. Hargrave: Les chiffres que vous avez cités semblent assez importants. Quelle est la part de tout cela qui atteint ces régions-ci?

M. Gibbings: Il n'y a peu de distinction de faite entre les céréales de l'Office des produits de ferme . . .

M. Hargrave: Mais de la réserve commune, quelle est la part qui est expédiée? Donnez-moi un chiffre approximatif? Je ne crois pas que cela soit beaucoup.

[*Texte*]

Mr. Gibbings: That is right. It is not there in volume but neither is anything else in volume. We are short of wheat and oats and barley . . .

Mr. Hargrave: It is still back at your country elevators or on the farms?

Mr. Gibbings: We have not been able to move the volume we wanted to move. It is just as simple as that.

Mr. Hargrave: So it is not getting down here because you cannot get it out of the West.

Mr. Gibbings: That is right.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, did you have a short supplementary?

Mr. Mazankowski: Just a matter of clarification. The figures you used, Mr. Gibbings, are car numbers. The CNR figures are car equivalents. Is that correct?

Mr. Gibbings: You would have to ask them because I do not know.

Mr. Mazankowski: I understand that you established these targets together. Do you not have a common set of targets that you work from?

Mr. Gibbings: Yes, the common set of targets is cars based on 2,000 bushels. The 6,500 cars we spoke of were 2,000 bushel cars.

Mr. Mazankowski: And those are the figures CNR use?

Mr. Gibbings: I do not know what they were using. All I know is what we were using.

Mr. Mazankowski: It is still rather confusing to me because Mr. MacMillan spoke at great length about the great deal of collaboration that goes on in the arrival of these targets, and that you worked at arriving at the targets together.

Mr. Gibbings: You have to use 2,000 bushel cars or 2,500 bushel cars or something, because you cannot simply use cars and relate them to bushels. The reason you cannot is because, as you know, a 60-ton car of oats contains more bushels than a 60-ton car of wheat and so on.

• 2250

Mr. Mazankowski: But for comparative purposes you are perhaps more accurate using the car equivalent because then you are working from a common denominator.

Mr. Gibbings: This is difficult for us to do in our planning because it depends on the number of hopper cars used in relation to the number of boxcars used and so forth. The only way you can relate it on a car equivalent basis is at the time of unloading.

[*Interprétation*]

M. Gibbings: D'accord. Mais c'est vrai pour toutes les céréales. Il y a pénurie de blé, d'avoine, d'orge . . .

M. Hargrave: Les céréales restent dans les élévateurs ou dans les fermes?

M. Gibbings: Nous n'avons pu obtenir les volumes que nous voulions. Ce n'est pas aussi simple que cela semble au premier abord.

M. Hargrave: Vous ne pouvez l'expédier dans ces régions-ci parce que vous ne parvenez-pas à l'acheter dans l'Ouest.

M. Gibbings: Exactement.

M. Hargrave: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez une question supplémentaire?

M. Mazankowski: Je voudrais obtenir certaines précisions. Pour ce qui est des chiffres que vous avez utilisés, monsieur Gibbings, il s'agit de wagons? Les chemins de fer nationaux du Canada utilisent des équivalents, n'est-ce pas?

M. Gibbings: Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question.

M. Mazankowski: Je croyais que vous aviez établi les objectifs ensemble. N'est-ce pas ici que vous avez procédé?

M. Gibbings: Oui, nous avions fixé des objectifs en nombre de wagons en supposant de mille boisseaux. Les 6,500 wagons dont il a été question doivent avoir une capacité de 2,000 boisseaux.

M. Mazankowski: Et ce sont là les chiffres qu'utilisent les chemins de fer nationaux du Canada?

M. Gibbings: Je ne sais pas quels sont les chiffres qu'ils utilisent. Je sais simplement de quelle façon nous, nous procédons.

M. Mazankowski: Mais vraiment, je ne comprends pas; M. MacMillan a beaucoup parlé de cette collaboration qui doit exister pour que les objectifs soient atteints, objectifs que vous devez d'ailleurs fixer ensemble.

M. Gibbings: Un wagon peut avoir une capacité de 2,000 ou de 2,500 boisseaux; il n'est pas facile toujours d'établir des équivalences. Vous savez comme moi qu'un wagon de 60 tonnes transporte plus d'avoine que de blé.

M. Mazankowski: Cependant, aux fins de comparaison, il est peut-être plus précis d'employer le nombre équivalent de wagons car dans ce cas vous utilisez un dénominateur commun.

M. Gibbings: Il est difficile pour nous d'utiliser cette méthode dans nos planifications car cela dépend du nombre de wagons trémis utilisés par rapport au nombre de wagons couverts, etc. Le seul moyen de les comparer de façon équitable, c'est de le faire au moment du déchargement.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Does the Wheat Board establish a target of its own? In other words, is the only target that you set up the target that you establish with the railroads?

Mr. Gibbings: We establish a minimum requirement and a desirable requirement.

Mr. Mazankowski: What are the figures you have given us?

Mr. Gibbings: Those are the minimums.

Mr. Mazankowski: Could you give us the desirable?

Mr. Gibbings: Okay.

Mr. Mazankowski: If you can just table those with the Committee, it is quite important.

Mr. Gibbings: We have the minimum and the desired targets with us for week 11 to week 20 and during that period the desired number was 78,500 and the minimum number was 70,500.

Mr. Mazankowski: How far in advance do you project your minimums and required figures? Do you do it on a six-month basis or a two-month basis?

Mr. Gibbings: No, we try to break it down from the beginning of the crop year to the close of navigation, from the close of navigation to the opening of navigation and from the opening of navigation to the end of the crop year.

Mr. Mazankowski: Three periods.

Mr. Gibbings: These of course then are adjusted as experience indicates.

Mr. Mazankowski: You say your projections for the next period have not been established as yet, is that correct?

Mr. Gibbings: No, the reason being that we need to know how much grain is finally moved out of the Lakehead before the close of navigation. We have done some preliminary work on it, but as soon as that is finished, then we will be able to go to the railways and indicate to them the volume we want to move all rail from Thunder Bay, the amount that we want to move from bay ports into eastern positions, and the amount that we want to move from country points into the Pacific region.

Mr. Mazankowski: Okay. I have a final question. There is a fair amount of damp grain, in Northern Alberta, is any priority being placed on the movement of tough and damp grains?

Mr. Gibbings: Up to this point, we are authorizing 15 per cent of the shipments as damp grain, which is about what the terminals can handle expeditiously during the period of time when we are trying to get as much through as possible. When navigation closes, we will be moving larger quantities of that into terminal positions. However, as we indicated in a press release, we urge the producers to dry as much as possible on farms so that it will not go out of condition before it is moved.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Est-ce que la Commission du blé établit son propre objectif? Autrement dit, votre seul objectif est-il celui que vous établissez en commun avec les chemins de fer?

M. Gibbings: Nous fixons une exigence minimale, une exigence souhaitable.

M. Mazankowski: Quels sont les chiffres que vous nous avez donnés?

M. Gibbings: Ce sont les chiffres minima.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous donner les chiffres souhaitables?

M. Gibbings: D'accord.

M. Mazankowski: Vous pouvez les déposer, cela est assez important.

M. Gibbings: Nous avons les objectifs et un minimum souhaitable pour la période entre la 11e et la 20e semaine et, pendant cette période, le nombre visé était de 78,500 et le chiffre minimum était de 70,500.

M. Mazankowski: Jusqu'à quand faites-vous vos prévisions et qu'un minimum est visé? Vous le faites pour une période de six mois ou de deux mois?

M. Gibbings: Non, nous essayons de faire nos calculs à partir du début de la campagne agricole jusqu'à la fin de la période de navigation, deuxièmement à partir de la fin de la navigation jusqu'au commencement de la navigation et enfin, à partir du début de la navigation jusqu'à la fin de la campagne agricole.

M. Mazankowski: Il y a donc trois périodes.

M. Gibbings: Oui, et elles sont adaptées aux circonstances.

M. Mazankowski: Vous dites que vos prévisions pour la prochaine période n'ont pas encore été faites, est-ce exact?

M. Gibbings: Non, parce qu'il faut savoir combien de céréales ont été transportées de la tête des lacs avant la période de navigation. Nous avons fait quelques études préliminaires, mais dès que cela sera terminé, nous pourrons aller dire au chemin de fer les volumes que nous voulons transporter par chamin de fer à partir de Thunder Bay et à partir des ports dans l'Est du pays et enfin de certains endroits dans l'Ouest du pays.

M. Mazankowski: D'accord. J'ai une dernière question. Il y a une certaine quantité de céréales humides dans le nord de l'Alberta. Est-ce qu'on donne priorité au transport de ces céréales?

M. Gibbings: Jusqu'ici, 15 p. 100 des chargements que nous autorisons partout sur ces céréales, car c'est à peu près la quantité que peuvent manipuler rapidement les terminus à l'époque où nous essayons de transporter autant de grain que possible. Quand la période de navigation est terminée, nous en transporterons une plus grande quantité jusqu'au terminus. Cependant, comme nous l'avons indiqué dans un communiqué de presse, nous demandons aux producteurs de sécher leurs grains à la ferme autant que possible afin de les préserver avant qu'ils soient transportés.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Gleave, do you have a short supplementary?

Mr. Gleave: Yes, I wanted to ask the Commissioner, can Maritime Co-operatives, who are a big purchaser, or Co-op Federee in Quebec, who are big, both of whom are prime purchasers, or indeed private Purina, do either one of two things for their customers; can they either purchase directly out of Thunder Bay, or more than that, if they can get boxcars, can they send them into Manitoba to pick up carloads of grain?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Gleave: They have the opportunity to do both of these things? They can send cars in there, or they can send a boat into Thunder Bay to pick up oats or barley or whatever grain they want?

Mr. Gibbings: Provided that it is there, yes.

Mr. Gleave: Well, Mr. Chairman, the Commissioner just told us there are so many million bushels of oats sitting in country elevators in Manitoba.

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Gleave: If this is the case, to your knowledge, have any orders been placed by Maritime Co-operatives or Co-op Federee, which they have been denied the opportunity to purchase?

Mr. Gibbings: No, Mr. Davis tells me the plan C shipments which are the ones from the country directly to the consumer have run about 100 a week. I know that Maritime Co-op Services have about 123 cars on order now.

• 2255

Mr. Gleave: And no order which they have placed for grain has been refused?

Mr. Gibbings: No.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, I want this point to be very clear.

Mr. Gibbings: We have encountered delays, not only in those orders but in other orders as well. This is what we have been speaking about.

Mr. Gleave: Mr. Chairman, you have encountered delays in delivery . . .

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Gleave: . . . which is chronic to the total grain-handling system, as you have said to this Committee: 15 million bushels of exports.

Then let me ask you: did the Maritime co-operatives or the Co-Op Fédérée, to your knowledge, place large orders in advance in order to bring supplies down and put them in storage for their users in eastern Canada, in the Province of Quebec? Was the demand or were the orders, placed by these two co-operatives and the private trades, above or below the previous year? Do you know?

Mr. Gibbings: No, I do not know with respect to Co-Op Fédérée. The only reason that I happen to know about Maritime Co-Op Services was that I received a telephone call from them yesterday in which they indicated to me the number of cars that they have placed on Plan "C" for shipment to the Maritime Co-Op Services. I do not know if Co-Op Fédérée have taken advantage of the Plan "C" shipments, but it is available to them if they wish.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Gleave, avez-vous une question supplémentaire brève?

M. Gleave: Oui, je voulais demander au commissaire si *Maritime Co-operatives*, qui font des achats importants ou la Co-op Fédérée à Québec, qui fait aussi des achats importants, ou même à la société Purina dans le secteur privé, prennent de telles mesures au service de leurs clients. Peuvent-ils acheter directement de Thunder Bay, ou s'ils peuvent obtenir des wagons couverts, est-ce qu'ils peuvent les envoyer au Manitoba afin d'y obtenir les céréales?

M. Gibbings: Oui.

M. Gleave: Ils ont la possibilité de faire ces deux choses? Ils peuvent envoyer des wagons ou bien ils peuvent envoyer un bateau à Thunder Bay pour y chercher les céréales dont ils ont besoin?

M. Gibbings: Pourvu que les céréales soient là, oui.

M. Gleave: Eh bien, monsieur le président, le commissaire vient de nous dire qu'il y a des millions de boisseaux de céréales dans les élévateurs de campagne au Manitoba.

M. Gibbings: Oui.

M. Gleave: Dans ce cas, savez-vous si Maritime Co-operatives ou la Co-op Fédérée fait des commandes en vue d'acheter des grains et si de telles commandes ont été rejetées?

M. Gibbings: Non. M. Davis me dit que les chargements du plan C, c'est-à-dire de la campagne directement aux consommateurs, se chiffrent à environ 100 par semaine. C'est que Maritime Co-operatives a commandé environ 123 wagons.

M. Gleave: Et aucune commande de céréales n'a été refusée?

M. Gibbings: Non.

M. Gleave: Monsieur le président, je tiens à ce que cela soit très clair.

M. Gibbings: Nous avons connu des retards, non seulement pour ces livraisons-ci, mais également pour d'autres. C'est de cela que nous parlions.

M. Gleave: Monsieur le président, il y a eu des retards dans les livraisons . . .

M. Gibbings: Oui.

M. Gleave: . . . des retards qui sont chroniques dans notre réseau d'ensemble de transport des céréales comme vous l'avez indiqué à ce comité: 15 millions de boisseaux sont réservés aux exportations.

Permettez-moi alors de vous poser la question suivante: est-ce que les coopératives des Maritimes ou la Co-op fédérée, à votre connaissance, a placé des commandes importantes à l'avance afin d'assurer ces approvisionnements et à stocker dans la province de Québec les céréales ainsi livrées à l'usage de l'est du Canada? Est-ce que cette demande ou les commandes placées par ces deux coopératives et le secteur privé sont supérieures ou inférieures à celles de l'année précédente? Le savez-vous?

M. Gibbings: Non, je ne le sais pas pour la Co-Op fédérée. Je connais les chiffres pour les services de la Co-Op des Maritimes uniquement parce que j'ai reçu hier un coup de téléphone de leur part précisant le nombre de wagons qui ont été placés sur le plan «C» pour les livraisons à cette coopérative. Je ne sais pas si la Co-Op fédérée a également eu recours à ce plan «C», mais elle peut le faire si elle le souhaite.

[*Text*]

Mr. Gleave: What I am trying to get at, Mr. Chairman, is that we now have a different pricing system. A year ago, the Wheat Board was using a day-to-day pricing system which they were quoting, and I believe—and correct me if I am wrong—that the purchaser could use the futures market if he wanted to, a year ago. Right?

Mr. Gibbings: Yes.

Mr. Gleave: Under the new system, the futures market obviously could not be used by anyone. Once you set up the kind of pricing system that was set up by the government, a futures market could no longer operate; it was impossible. This is plain.

Mr. Gibbings: You cannot use a futures market with a flat price.

Mr. Gleave: Exactly. That is my point. So the futures market was eliminated.

So what I am asking you is this, and may be do not want to answer this but that is up to you: in your opinion, looking at the market and the changes in the market that were occurring, and the grain purchaser being unable to protect themselves in any way in the market, was there a tendency for them to go back to a hand-to-mouth purchase rather than to bring in supplies and build up storages in Maritime positions and in Quebec? Or could you tell by the flow of supplies whether this was occurring?

Mr. Gibbings: I cannot tell you Mr. Gleave whether they were motivated that way or not.

Mr. Gleave: You did not know what was happening? Did the supplies tend to draw down in those forward positions?

Mr. Gibbings: All stocks tended to draw down, but whether or not this was related to the policy or whether or not it was related to the ability to move it is something of a moot point.

Mr. Gleave: I see. Thank you.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I hate to delay this meeting and I hate to interfere, but as I understand it, as the fall season opened, they were able to place forward bookings for grain for delivery to the east. Usually, at this time, they could place them at a firm price up to two weeks in advance of shipment. They then tried to book farther ahead for a price date of shipment and were at one time allowed to book ahead up to 30 days, if my information serves me correctly.

In the last three weeks, they have not been able to book grain for firm shipment until this last ten days when barley and wheat have been released, but they have not been able to get delivery of oats for present booking or future booking. Who is to blame? The Wheat Board? The Minister of Agriculture? The CNR? The Feed Grains Board? Where should the finger of request be placed to get the supply of grain that these animals must have?

We mentioned MCS. It is my understanding that one of their branch mills ran completely out of all varieties of grain, as I said earlier.

• 2300

Then it was another mill and that mill survived on the charity of a neighbouring mill which supplied it from an abundant stock. There is something wrong somewhere and something has to be straightened out. Is it you, sir? To whom do we go? Who can give us the answer tomorrow

[*Interpretation*]

M. Gleave: Ce à quoi je veux en venir, monsieur le président, est que nous avons maintenant un barème de prix différent. Il y a un an, la Commission du blé avait un barème cotation au jour le jour et je crois—corrigez-moi si je fais erreur—que l'acheteur pouvait acheter à terme un an à l'avance s'il le souhaitait. Est-ce exact?

M. Gibbings: Oui.

M. Gleave: Selon la nouvelle formule, le marché à terme ne peut plus être utilisé par personne. Une fois qu'on établit un système de prix comme celui qu'a fixé le gouvernement, un marché à terme ne peut plus fonctionner; c'est de toute évidence impossible.

M. Gibbings: Vous ne pouvez avoir de marché à terme avec un prix fixe.

M. Gleave: Exact. C'est-ce que je dis. Ainsi le marché à terme a été éliminé.

Je vous demande donc, et peut-être ne voudrez-vous pas me répondre: est-ce que, dans votre opinion et considérant l'évolution du marché qui s'est produite et les acheteurs de céréales étant dans l'incapacité de se protéger eux-mêmes sur le marché, y a-t-il eu une tendance vers un retour aux achats au jour le jour, selon les besoins, plutôt que l'accumulation de stock dans les Maritimes et au Québec? Pouvez-vous me dire, selon les mouvements de céréales que vous constatez, si cela s'est produit?

M. Gibbings: Je ne peux pas vous dire si cette motivation existe ou non.

M. Gleave: Vous ne savez pas ce qui se passe? Est-ce que les approvisionnements ont eu tendance à diminuer dans ces positions avancées?

M. Gibbings: Tous les stocks ont eu tendance à diminuer, mais je ne sais pas si cela est lié à cett politique ou plutôt à l'incapacité à transporter les céréales en quantité suffisante.

M. Gleave: Je vois. Je vous remercie.

M. MacKay: Monsieur le président, je ne veux pas nous retarder ni embrouiller les choses, mais il me semble qu'au début de l'automne, les acheteurs pouvaient prendre commande à l'avance pour livraison dans l'Est. Généralement, à ce moment de l'année, ils pouvaient passer leurs commandes à un prix ferme deux semaines avant la livraison. Ils ont essayé ensuite de passer les commandes encore plus tôt à un prix fixe et ont même été autorisés à un moment de commander 30 jours à l'avance, si mes renseignements sont exacts.

Au cours des trois dernières semaines, ils n'ont pu placer de commandes fermes que les dix derniers jours lorsque l'orge et le blé ont été libérés, mais ils n'ont pu se faire livrer de l'avoine soit par avance soit pour livraison immédiate. Qui est responsable? Est-ce la Commission du blé? Le ministre de l'Agriculture? Le CNR? La Commission des grains de provendes? A qui faut-il s'adresser pour obtenir les approvisionnements dont les éleveurs ont besoin?

On a mentionné le MCS. Comme je l'ai déjà dit, je crois savoir que l'une de leurs industries s'est trouvée complètement à court de toutes les variétés de céréales.

Ensuite cela a été le tour d'une autre usine et celle-ci n'a pu survivre que grâce à la charité d'une usine voisine qu'il a approvisionnée car elle avait des stocks abondants. Il y a quelque chose qui ne va pas quelque part et il faut agir. Est-ce à vous qu'il faut s'adresser, monsieur? Où faut-il

[*Texte*]

morning as to how with 14 million bushels of oats in storage we can get carloads for quick shipment?

Mr. Gibbings: As I have already indicated to you, we make available grain X country elevators or X terminal elevators.

Mr. Gleave: The whole place is open to you.

Mr. Gibbings: And western Canada is quite a large place and cars can be placed for that grain and if they are—I mean if orders are placed, then we will sell it to them. That is what it is there for.

Mr. McCain: Who do I call in the morning to buy a car of grain from? I think I can get the car.

Mr. Murta: You call the Minister responsible for the Wheat Board and get him to change his half-baked policy; that is what you do. It is a problem.

The Chairman: Order, gentlemen, order. Mr. Gibbings is going to answer Mr. McCain's question.

Mr. Gibbings: Our sales department in Winnipeg, and the man to call is Mr. Ed Isaac. Companies have called for 73 cars yesterday.

Mr. McCain: Of oats?

Mr. Gibbings: No, all grains.

Mr. McCain: What is his telephone number?

Mr. Gibbings: It is in the book. I do not know what it is but I know mine. You can call me and I will transfer it to him, if you like. Mine is 985-3415.

Mr. McCain: Thank you very much, sir. I appreciate it.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: I have a motion before you. We have had some discussion about this motion, before this mortion is put.

Mr. Peters: Mr. Chairman, on a point or order, could I ask one question before you put the motion?

The Chairman: Mr. McRae is on a point of order.

Mr. McRae: We had a discussion about the motion. The motion reads to the effect that we would begin clause by clause tomorrow. We have had a discussion and out of the generosity of our own hearts and everything, we have agreed to the following terms if it is agreeable and I will therefore not put the motion. That is that we do ask Air Canada back on Monday, preferably Monday night. No. 2, that there will be just a session and no motions, and No. 3, that we will meet on Tuesday at a convenient hour and report out the bill. If that is agreeable to everyone then I will forget about the motion. Otherwise we . . .

[*Interprétation*]

aller? Qui pourra nous dire demain matin comment avec 14 millions de boisseaux d'avoine en stock nous pouvons obtenir des livraisons rapides?

M. Gibbings: Comme je vous l'ai déjà dit, nous livrons telle céréale qui est stockée dans telle silo de campagne ou dans tel terminal.

M. Gleave: Tout le pays est à votre disposition.

M. Gibbings: Et l'ouest du Canada représente une zone très vaste et des wagons peuvent être mis à la disposition de ces céréales et si c'est le cas—je veux dire si les commandes sont placées alors, nous vendrons ces céréales. C'est là notre raison d'être.

M. McCain: Qui dois-je appeler demain matin pour obtenir un wagon de céréales? Je pense pouvoir trouver le wagon.

M. Murta: Vous appelez le ministre responsable de la Commission du blé et vous l'amenez à modifier sa politique semi-embryonnaire; voilà ce que vous faites. C'est un problème.

Le président: A l'ordre, messieurs, M. Gibbings va répondre à la question de M. McCain.

M. Gibbings: La personne qu'il faut appeler est M. Ed Isaac de notre département des ventes à Winnipeg. Diverses compagnies m'ont appelé hier pour 73 wagons.

M. McCain: D'avoine?

M. Gibbings: Non, toutes sortes de céréales.

M. McCain: Quel est le numéro de téléphone?

M. Gibbings: Il est dans l'annuaire. Je ne m'en souviens pas mais je connais le mien. Vous pouvez m'appeler et je transmettrai, si vous le désirez. Mon numéro est 985-3415.

M. McCain: Je vous remercie, j'apprécie votre geste.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. McRae fait appel au Règlement.

M. McRae: Je vous ai remis une motion. Nous en avons déjà discuté et il serait temps de la mettre aux voix.

M. Peters: Monsieur le président, pourrais-je poser une question avant que cette motion soit mise aux voix?

Le président: M. McRae a invoqué le Règlement avant vous.

M. McRae: Nous avons débattu de la motion. La motion demande que nous commencions l'étude article par article demain. Nous en avons débattu et par un effet de notre générosité, nous nous sommes mis d'accord sur les termes suivants et si vous le permettez je vais retirer la motion. C'est-à-dire que nous demandons que les témoins d'Air Canada reviennent lundi, de préférence à lundi soir. Deuxièmement, qu'il n'y ait qu'une seule séance et pas de motion et, troisièmement, que nous nous réunissions mardi à une heure appropriée et en finissions avec ce bill. Si cela convient à tout le monde, alors, je retirerai ma motion. Autrement, nous . . .

[*Text*]

The Chairman: Mr. McRae, it may well be agreeable. The only point that I see of difficulty in that is the no motions question. There are some members here this evening, there are some members that may be here Monday evening, and those members Monday evening might think differently about putting motions. There is no committee rule that I could find that would allow me to prohibit them from putting a motion Monday night. I must make you aware of that condition.

Mr. McRae: I think we are all honourable gentlemen and if there is general agreement that Monday will just be a discussion session, I think we would agree.

The Chairman: The Chair will try to keep the Committee to your suggestion.

Mr. Mazankowski: If I might just speak to that point of order, Mr. McRae is quite right. There have been discussions and I think it is agreeable on this side that we would comply with the spirit of the suggestion that has been put forth by Mr. McRae.

As far as speaking for the other members that are not here today that may be here on Monday, it is very difficult. But I can . . .

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, on the point of order, I would hesitate to endorse the proposition of reporting it necessarily with that time limitation, on Tuesday. Other than that, I am agreeable.

The Chairman: You do not think we could get through the bill Tuesday. Is that your . . .

Mr. Peters: I did not say that. I just do not want the time limit. I am not limiting it to Tuesday. We might be sitting all night or something. Having gone through that, I am not . . .

The Chairman: There seems to be some kind of consensus. It may not be an absolute agreement.

• 2305

Mr. Mazankowski: I would like to point out, Mr. Chairman, that there have also been a few discussions, I understand to the effect that after having passed the bill there would be an early reference of the annual reports of the CNR and Air Canada to this Committee, and I think that should be something that should be conditional upon . . .

Mr. McRae: That would be one of the conditions that we would all agree to. I think we all would like that, I do not think there is any question about that.

The Chairman: There seems to be some consensus that we want Air Canada back Monday evening from 8.00 to 10.00 p.m. We attempt to get through with them, and then we go into clause by clause on Tuesday.

Mr. McRae: I think it is important that we try to get the bill to the House on Tuesday.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, before we thank the wheat board for the information they have provided, could I ask a question? They probably should know the answer. Always before about this time of the year with the last seven or eight boats going into eastern Canada, and through the feed grain policy, we put in stock at Baie-Comeau, the Maritimes, Prescott, Collingwood, a total estimated requirement for feed grain in eastern Canada. Has the new

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur McRae, cela peut convenir. La seule difficulté que j'y vois est votre exigeance de ne pas avoir de motion. Les députés qui seront présents lundi soir ne seront pas forcément les mêmes que ce soir et ils seront peut-être d'un avis différent en ce qui concerne les motions. Il n'y a aucune règle dans ce comité qui me permettrait d'interdire le dépôt de motions lundi soir. Je dois vous mettre en garde à ce sujet.

M. McRae: Je pense que nous sommes tous des gens respectables et si tout le monde est d'accord, pour que lundi soit une séance de discussions, je pense que cela nous convient.

Le président: Je vais essayer de faire respecter votre suggestion par le comité.

M. Mazankowski: Au sujet de ce rappel au Règlement, M. McRae a tout à fait raison. Nous en avons discuté et je pense que de notre côté nous sommes d'accord avec l'esprit de la suggestion avancée par M. McRae.

Mais il est très difficile de vous engager au nom des députés absents ce soir mais qui pourraient être présents lundi. Mais je peux . . .

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, au sujet de ce même rappel au Règlement, j'hésiterais à donner mon aval(?) à l'intention de faire rapport du bill obligatoirement mardi. A part cela, je n'ai pas d'objections.

Le président: Vous ne pensez pas que nous pourrions en finir avec le bill mardi. Est-ce là ce que vous . . .

M. Peters: Je n'ai pas dit cela. Simplement, je ne veux pas qu'une limite nous soit imposée. Je ne veux pas que l'on fixe mardi comme la limite. Il se pourrait que nous ayons à siéger toute la nuit ou quelque chose comme cela. Ayant dit cela, je ne suis pas . . .

Le président: Il semble y avoir un certain consensus mais je n'ai pas l'impression qu'il y ait accord unanime.

M. Mazankowski: Je tiens à vous faire remarquer, monsieur le président, qu'il y a également eu quelques discussions, je crois, voulant qu'après l'adoption du bill, les rapports annuels du CN et d'Air Canada seraient confiés pour étude à ce Comité et je pense que cela devrait dépendre de . . .

M. McRae: Ce serait une des conditions que nous accepterions tous. Je pense que c'est ce que nous aimerions tous; il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le président: Il semble y avoir un consensus pour convoquer les représentants d'Air Canada lundi de 20 h 00 à 22 h 00. Nous allons essayer d'en finir avec leurs témoignages et ensuite, nous passerons à la discussion article par article, mardi.

M. McRae: Je pense qu'il est important que nous essayions de remettre le bill à la Chambre, mardi.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, avant de remercier les représentants de la Commission canadienne du blé pour les renseignements qu'ils nous ont communiqués, pourrais-je poser une question? Je pense qu'ils connaissent la réponse. Généralement, à ce moment de l'année, lorsque les 7 ou 8 derniers navires partent pour l'Est du Canada, nous essayons de constituer des stocks à Baie-Comeau, dans les Maritimes, à Prescott, à Collingwood, stocks correspondant

[*Texte*]

policy eliminated the possibility of putting that grain into position?

Mr. Gibbings: No.

Mr. Peters: We normally do not run out until the period from March to June and now we seem to have no stocks in eastern Canada at the Harbour Board elevators at Baie-Comeau, Montreal, Prescott and Saint John. How come?

Mr. Gibbings: As I explained to you, the responsibility for moving grain from Thunder Bay to the eastern domestic market is the responsibility of the trade.

Mr. Peters: No, no. It has not been for a number of years. The only purpose for setting up the Feed Grain Board was to ensure adequate supplies for the requirements of eastern Canada. it all came about by putting too much export grain in place in those Harbour Board elevators.

Its job was simply to allocate supplies to eastern Canada and it does not appear to me that is being done.

Mr. Gibbings: Are you talking about the Canadian Livestock Feed Board?

Mr. Peters: Yes.

Mr. Gibbings: At no time has the Canadian Livestock Feed Board merchandised grain.

Mr. Peters: No, I realize that. I realize that. They did not merchandise the grain but they had the right to tell the wheat board or some other agency what the requirements were and to see that was in place prior to the freeze up.

Mr. Gibbings: They have given us information with respect to their estimate of the volumes that will be required.

Mr. Peters: We have only got about eight or ten days.

Mr. Gibbings: As I have indicated a multitide of times, we have been short on the transportation of all kinds of grain, and this has been the problem with respect to the reserve stocks in eastern Canada.

Our estimate is that we will have to move an additional 5 million bushels all rail either from the lakehead or from the country points to meet the requirements of eastern Canada as compared to the volume we moved last year in order to make up for the shortfall of the reserve stocks that are normally there at this time.

That may prove not to be the case. It may be that we will have to move less than that if some of the vessels that are now at the Lakehead or approaching the Lakehead finally do get through the seaway into the lower positions before the seaway closes. Our current estimate is that we will be required to move an additional 5 million bushels of feed grains to meet the domestic market in eastern Canada.

[*Interprétation*]

pour le total des besoins prévus en grains de provende pour l'Est du Canada. Est-ce que la nouvelle politique a éliminé la possibilité de stocker ces céréales à l'endroit prévu?

M. Gibbings: Non.

M. Peters: Généralement, nous arrivons à couvrir les besoins jusqu'à la période qui s'étend de mars à juin mais il semble, à l'heure actuelle, que nous n'ayions pas de stock dans les silos portuaires à Baie-Comeau, Montréal, Prescott et Saint-Jean. Comment se fait-il?

M. Gibbings: Comme je vous l'ai expliqué, la responsabilité du transport des céréales de Thunder Bay vers les débouchés de l'Est appartient au secteur privé.

M. Peters: Non. Plus depuis plusieurs années. Le principal objectif de création de l'Office canadien des provendes était d'assurer un approvisionnement suffisant pour l'Est du Canada. Tous ces problèmes venaient du fait que l'on stockait trop de céréales d'exportation dans ces silos portuaires.

Le travail assigné à l'Office était simplement de répartir les approvisionnements pour l'Est du Canada et il ne me semble pas que cela ait été fait.

M. Gibbings: Parlez-vous de l'Office canadien des provendes?

M. Peters: Oui.

M. Gibbings: Jamais, l'Office canadien des provendes n'a commercialisé les céréales.

M. Peters: Non, je le sais. Il n'a jamais mis les céréales sur le marché, mais il avait le droit de dire à la Commission canadienne du blé ou à tout autre organisme quels étaient les besoins et de faire en sorte que la quantité nécessaire soit stockée sur place avant le gel.

M. Gibbings: Il nous a communiqué ses prévisions quant au volume qui sera nécessaire.

M. Peters: Il ne nous reste plus que 8 à 10 jours.

M. Gibbings: Comme je l'ai dit maintes et maintes fois, nous avons eu des difficultés dans notre transport de toutes les céréales et le problème se pose également dans le cas des réserves dans l'Est du Canada.

Nous prévoyons qu'il nous faudra transporter cinq millions de boisseaux supplémentaires par rail soit à partir de la tête des Lacs, soit à partir de points du pays succeptibles d'approvisionner l'Est du Canada par comparaison au volume que nous avons transporté l'année dernière et ce, afin d'apporter les stocks au niveau dont on dispose généralement à ce moment de l'année.

Cela ne sera peut-être pas nécessaire. Il se peut que nous ayons à transporter moins per rail si certains des vaisseaux qui se trouvent maintenant dans les Grands lacs réussissent à passer dans la Voie maritime avant sa fermeture. Nous estimons actuellement qu'il va nous falloir transporter encore cinq millions de boisseaux supplémentaires de grains de provende pour satisfaire les besoins du marché dans l'Est du Canada.

[*Text*]

Mr. Campbell: I move a motion to adjourn, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. The Committee stands adjourned until 8.00 p.m. Monday.

[*Interpretation*]

M. Campbell: Je propose une motion d'ajournement, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Campbell. La séance est ajournée jusqu'à lundi à 20 h 00.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Monday, December 17, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 27

Le lundi 17 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

LIBRARY JAN 2 3 1974 UNIVERSITY OF TORONTO

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

26731—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Campbell
Caron
Comtois
Gleave
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Lundrigan
Mackasey
MacKay
Mazankowski
McKenzie
Peters
Roy (*Laval*)
Schellenberger
Stevens
Turner (*London East*)—(19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, December 14, 1973:

Mr. Gleave replaced Mr. Rose;
Mr. Turner (*London East*) replaced Mr. Smith (*Northumberland-Miramichi*).

On Monday, December 17, 1973:

Mr. McKenzie replaced Mr. Hargrave;
Mr. Blenkarn replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*);
Mr. Stevens replaced Mr. Murta;
Mr. Schellenberger replaced Mr. McCain;
Mr. Guay (*St. Boniface*) replaced Mr. Corriveau;
Mr. Mackasey replaced Mr. Corbin;
Mr. Lundrigan replaced Mr. Schumacher.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 14 décembre 1973:

M. Gleave remplace M. Rose;
M. Turner (*London-Est*) remplace M. Smith (*Northumberland-Miramichi*).

Le lundi 17 décembre 1973:

M. McKenzie remplace M. Hargrave;
M. Blenkarn remplace M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek);*
M. Stevens remplace M. Murta;
M. Schellenberger remplace M. McCain;
M. Guay (*Saint-Boniface*) remplace M. Corriveau;
M. Mackasey remplace M. Corbin;
M. Lundrigan remplace M. Schumacher.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, DECEMBER 17, 1973
(44)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:17 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lundrigan, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McRae, Peters, Roy (*Laval*), Schellenberger, Stevens and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Masniuk.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer; Mr. R. T. Vaughan, Q.C., President; Mr. M. Cochrane, Vice-President, Finance; Mr. C. I. Taylor, Vice-President, Public Affairs.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The witnesses answered questions.

Mr. Peters moved,—That this meeting be now adjourned.

The question being put on the said motion, it was negatived on the following division: YEAS—4; NAYS—5.

The questioning continuing;

At 10:53 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 17 DÉCEMBRE 1973
(44)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 17 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Comtois, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lundrigan, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McRae, Peters, Roy (*Laval*), Schellenberger, Stevens et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. Masniuk.

Témoins: De la compagnie Air Canada: M. Yves Pratte, C.R., président du Conseil administratif et principal agent exécutif; M. R. T. Vaughan, C.R., président; M. M. Cochrane, vice-président, Finances; M. C. I. Taylor, vice-président, Affaires publiques.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)*)

Les témoins répondent aux questions.

M. Peters propose,—Que la séance soit levée.

La motion, mise aux voix, est rejetée par 5 voix contre 4.

L'interrogatoire se poursuit;

A 22 h 53, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Fernand Despatie
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, December 17, 1973

[*Text*]

• 2015

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum yet, but we are very near one. We have witnesses present and I think we should proceed.

I make no bones about my ambitions this evening. I would like this to be the last meeting with Air Canada on Bill C-164. As near as I can gather, there was some kind of consensus reached at the last Committee meeting that this would be the case. So we will proceed with further questioning of Air Canada officials on their expenditures as they relate to Bill C-164.

You will notice that the Clerk has scheduled three meetings for tomorrow. It is my wish that it would not necessarily take three meetings to deal with clause-by-clause study of Bill C-164. Mr. Turner, the Minister of Finance, has assured me he will be here to answer any questions pertaining to Bill C-164 and the clause-by-clause study of it at 9.30 tomorrow morning.

Having said that, Mr. MacKay is my first questioner—and we would like to move along briskly. I am sorry but Mr. MacKay has signified to me that Mr. Stevens in fact will be the first one from the Conservative Party to question the witness.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, initially I would like to continue some of the questioning I was on at our last meeting.

I was wondering if Mr. Pratte or the newly-elected President, Mr. Vaughan, now could supply us with the Canadair and De Havilland statements. This was brought up at the last Committee meeting and I believe they said those statements were not in their possession at that time but that they would make available to us anything published.

Mr. Pratte: Yes, I remember saying that, Mr. Stevens, but I do not have them because I was tied up at a meeting with my vice-presidents all day Friday and a meeting with the CNR today. I just did no have time to gather up the material. I will supply that to you, through the Chairman, as soon as I get back to Montreal.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, would you be in a position to recognize the statement of Canadair Ltd.?

Mr. Pratte: If I have already seen it?

Mr. Stevens: As you probably know, Mr. Pratte, Canadair, like most other companies, has to file its statements with the Department of Consumer and Corporate Affairs. I picked up a copy of that and I would like to refer to it if I may. It has some interesting information in it, as no doubt you are aware.

• 2020

Before I start my questioning, would you care to outline to the Committee in a little more detail the figures surrounding Canadair that you have used in this proposal that we referred to at the last meeting? I am referring to the October 29 letter of transmittal proposal that was sent to the Department of Industry, Trade and Commerce. At that time, I believe, you put a $22 million value on Canadair. Was that for 100 per cent of Canadair, Mr. Pratte?

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 17 décembre 1973

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous n'avons toujours pas de quorum, mais on y est presque. Nous avons les témoins ici présents et je crois que nous devrions commencer.

Je ne veux pas cacher mes espoirs pour ce soir. J'aimerais que ceci soit notre dernière réunion avec Air Canada sur le Bill C-164. Je crois comprendre que, lors de la dernière réunion du Comité, il y avait unanimité à cet effet. Ainsi, nous allons poursuivre les questions posées aux hauts fonctionnaires d'Air Canada en ce qui concerne leurs dépenses se rapportant au Bill C-164.

Vous avez sans doute remarqué que le greffier a prévu trois réunions demain. J'espère qu'on n'aura pas nécessairement besoin de trois séances pour effectuer l'étude article par article du Bill C-164. M. Turner, le ministre des Finances, m'a assuré qu'il sera ici pour répondre à toute question ayant trait au Bill C-164 et à son étude article par article à 9 h 30 demain matin.

Ceci étant dit, M. MacKay est le premier, et j'aimerais procéder de façon assez rapide. Je regrette mais M. MacKay m'a indiqué que M. Stevens serait en effet le premier député du Parti conservateur à poser des questions aux témoins.

M. Stevens: Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais reprendre quelques-unes des questions que j'avais posées lors de notre dernière séance.

Je me demandais si M. Pratte ou le président nouvellement élu, M. Vaughan pourrait déposer les déclarations de Canadair et De Havilland. Cette question a été soulevée lors de la dernière réunion de notre Comité, et je crois qu'ils ont dit qu'ils n'avaient pas ces déclarations à leur disposition à ce moment-là, mais qu'ils avaient l'intention de déposer avec nous tout ce qui a été publié là-dessus.

M. Pratte: Oui, je me souviens de l'avoir dit, monsieur Stevens, mais je ne les ai pas parce que j'ai été énormément occupé à une réunion avec mes vice-présidents toute la journée vendredi, et avec une réunion avec les chemins de fer nationaux aujourd'hui. Simplement, je n'ai pas eu le temps de recueillir ces renseignements. Je vais vous les fournir, par l'intermédiaire du président, aussitôt que je retournerai à Montréal.

M. Stevens: Monsieur Pratte, pourriez-vous reconnaître l'état de *Canadair Limited*?

M. Pratte: Si je l'avais déjà vu.

M. Stevens: Comme vous le savez probablement, monsieur Pratte, comme la plupart d'autres sociétés, Canadair a dû déposer ses états financiers auprès du ministère de la Consommation et des Corporations. J'en ai un exemplaire et je voudrais citer quelques passages, si vous le permettez. Vous savez sans doute ce dont il s'agit.

Mais avant de commencer, je veux savoir si vous êtes prêt à donner au comité plus de détails concernant Canadair et la proposition dont vous avez parlé à la dernière réunion? Je veux parler de votre lettre de transmission du 29 octobre au ministère de l'Industrie et du Commerce. Vous fixez une valeur de 22 millions de dollars à Canadair. S'agit-il là de 100 p. 100 de Canadair, monsieur Pratte?

[*Texte*]

Mr. Pratte: I do not think we put any value on Canadair, if I remember correctly. I am sorry; I do not have a copy of the proposal here with me. Oh, I have one now.

Mr. Stevens: Yes, I am referring to page 55 where you said:

> For the purposes of this proposal, a selling price of $22 million for Canadair has been used.

Mr. Pratte: Yes, that is what it says: for the purpose of the proposal.

Mr. Stevens: Yes. Could you tell the Committee how that figure was arrived at, for the purpose of your proposal?

Mr. R. T. Vaughan, Q.C. (Vice-President, Air Canada): Mr. Stevens, all we have with us is this book. The figures that are contained in that document are figures that were supplied by Canadair.

Mr. Stevens: Are they figures that were supplied by Canadair? Page 55?

Mr. Vaughan: Page 55. Yes. Those figures were supplied by Canadair, I should imagine through informal conversations with General Dynamics.

Mr. Stevens: Do you know if General Dynamics indicated to Canadair in any way, direct or indirect, that that figure would be acceptable to them?

Mr. Vaughan: Of my personal knowledge, sir, no, I do not.

Mr. Stevens: Do you, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: No, I do not.

Mr. Stevens: Does the $22 million represent 100 per cent of the outstanding shares of Canadair?

Mr. Pratte: It does not represent the purchase of all the assets of Canadair because, as is mentioned there, you can see that their interest in Asbestos Corporation, for the purpose of the submission, is deemed to be excluded, and also an interest in another company that they have. On page 55, it is mentioned that the notice

> would not include the present Canadair holdings in the Asbestos Corporation Limited or in Flextrac Nodwell Ltd.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, perhaps you misunderstand what I am saying. Presumably you are purchasing the shares of Canadair. My question was: does $22 million represent 100 per cent of the shares of Canadair?

Mr. Vaughan: If you will look on page 57, you will see that it does not represent 100 per cent.

Mr. Stevens: Mr. Vaughan, I think what you are referring to is the minority interest that General Dynamics presumably would hold in Canadair International. My question was: what is the value placed on Canadair? Is it $22 million? Now paragraph 5(3) refers to the option on the interest owned by General Dynamics after the deal is partially done.

• 2025

Mr. Pratte: If your question is directed, Mr. Stevens, to trying to prove that we establish a value of X million dollars on Canadair, my answer to that has to be definitely "no." This proposal, as I mentioned was a working document based on very preliminary figures. It was never intended to be used as a firm indication by me or Air Canada or anyone in Air Canada that this was the value we felt Canadair had.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Autant que je me souvienne, nous n'avons pas fixé de valeur à Canadair. Je n'ai pas de copie de la lettre. Quelqu'un vient de m'en passer une.

M. Stevens: Je vous renvoie à la page 55 où il est dit:

> Aux fins de la proposition, un prix de vente de 22 millions de dollars pour Canadair a été utilisé.

M. Pratte: Aux fins de la proposition, dit bien le document.

M. Stevens: Pouvez-vous dire au comité de quelles façons on en est arrivé à un tel chiffre, même si c'est aux fins de la proposition?

M. R. T. Vaughan, C.R. (vice-président, Air Canada): Nous n'avons que le document. Tous les chiffres qu'il recèle nous ont été fournis par Canadair.

M. Stevens: Vous ont été fournis par Canadair, dites-vous? Même ceux qui se trouvent à la page 55?

M. Vaughan: Page 55, les chiffres nous ont été fournis par Canadair dans des conversations non-officielles que nous avons eues avec la *General Dynamics*.

M. Stevens: Savez-vous si la *General Dynamics* a fait part à Air Canada, directement ou indirectement, qu'elle pourrait considérer le chiffre comme acceptable?

M. Vaughan: A ma connaissance, non.

M. Stevens: Et M. Pratte?

M. Pratte: Non.

M. Stevens: Est-ce que les 22 millions de dollars représentent 100 p. 100 des actions de Canadair sur le marché?

M. Pratte: Il ne s'agit pas de l'achat de tous les biens de Canadair puisque la proposition exclut formellement les intérêts de Canadair dans *Asbestos Corporation*, comme le souligne le document. Les intérêts dans une autre compagnie sont exclus également. A la page 55, il est spécifié:

> . . . n'inclut pas les intérêts de Canadair dans l'*Asbestos Corporation Limited* ou la *Flextrac Nodwell Limited*.

M. Stevens: Vous me comprenez mal. Vous achetez les actions de Canadair. Ma question est celle-ci: est-ce que les 22 millions de dollars représentent 100 p. 100 des actions de Canadair?

M. Vaughan: Reportez-vous à la page 57 et vous verrez qu'il ne représente pas 100 p. 100.

M. Stevens: Monsieur Vaughan, vous faites allusion aux intérêts minoritaires de *General Dynamics* dans *Canadair International*. Je veux simplement savoir moi, quelle valeur a été fixée pour Canadair. Est-ce que c'est 22 millions de dollars? Le paragraphe 5(3) parle d'une option sur les intérêts détenus par *General Dynamics* une fois que la transaction aurait été partiellement engagée.

M. Pratte: Si vous essayez de savoir, monsieur Stevens, si nous avons fixé une valeur de tant de millions de dollars pour Canadair, la réponse est non. Le document que vous mentionnez est un document de travail monté à partir de chiffres préliminaires. Il n'est pas censé être utilisé pour vérifier quelle valeur Air Canada ou qui que ce soit au sein de la compagnie place sur Canadair.

[*Text*]

It was tentatively considered as being a figure that might represent the value, and if it did represent the value, that would give these kinds of financial results. That is all it was. As I mentioned earlier, this was only intended to be a working document, nothing more than that.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, let me put it to you this way, then. Under Bill C-164, which is now before this committee, what assurance can you give us that by June 30, 1974, you will not become obligated with respect to the purchase of Canadair or de Havilland as set out in this proposal?

Mr. Pratte: I have offered at the last meeting to give that assurance to you, sir, and to the members of the committee. But what I could not give you assurance of is that nobody would spend any time working on that tentative proposal. I can give you the assurance that we will not commit to pay any money into a deal of that kind, with Comstock, or into any similar transaction, if you want to have it that way. But I do not know whether that would suit the purposes of all the members of the committee.

So far as the Comstock deal is concerned, I can certainly give you the assurance that there will be no commitment to subscribe or to permit any money for the purchase of any interest in Canadair or in de Havilland or in any company that would have any interest in de Havilland or Canadair.

Mr. Stevens: I am relieved to hear that.

Mr. Pratte: That is the commitment I offered to give at the last meeting. Then you asked me whether I was prepared to extend that to executive time. I said no, that part of my job and part of the job of my officials is to look for these kinds of things. Perhaps they are bad, perhaps they are wrong, but I cannot undertake that nobody is ever, between now and June, going to spend half an hour or an hour on that deal. I just cannot make any commitment along that line. However, in terms of committing money, or committing ourselves to go into that proposition, having to do with de Havilland or Canadair, I am prepared to give a commitment at any time.

Mr. Stevens: Yes. Would you also agree that not only will you not enter into any commitment, but that you will not actively pursue the deal?

Mr. Pratte: Well, that depends on what you mean by "actively pursue the deal." I just do not know.

Mr. Stevens: As distinct from incidental executive time.

Mr. Pratte: That depends. If I pursue the deal and make no commitment, I suppose that really does not amount to very much. For instance, if I get some indication, which I certainly do not have, that this kind of proposition—forgetting about the money—is in line with government policy, I think it would be my duty to pursue the deal, to study it, and make sure that I come up, after June 30, with a proposed deal that makes business sense. If I do not get that kind of indication, certainly I am not going to pursue the deal. As I said, this is not something that I am prepared to fight for. There are certain things I am prepared to fight for, but this does not happen to be one of them.

[*Interpretation*]

Le chiffre a été avancé pour permettre certaines projections. C'est tout ce à quoi il a servi. Le document dans lequel il est mentionné est seulement un document de travail, ni plus ni moins.

M. Stevens: Voyons les choses sous un autre angle, monsieur Pratte. Dans le contexte de l'étude du Bill C-164, quelle assurance pouvez-vous donner au Comité qu'au 30 juin 1974 vous ne vous ête engagés à acheter Canadair ou de Havilland dans le sens de la proposition que vous avez soumise?

M. Prate: J'ai déjà donné aux membres du Comité et à vous une assurance en ce sens lors de la dernière réunion. Évidemment, je ne puis vous garantir que personne au sein de la compagnie ne consacrera de temps à l'étude de la proposition. Il n'y aura pas de fonds d'engagés dans une affaire de ce genre, avec Comstock ou autrement, je ne saurais être plus clair. Je ne sais pas si les membres du Comité sont satisfaits de cette réponse.

Pour ce qui est de la transaction qui implique Comstock, je puis vous assurer qu'il n'y aura pas d'engagement impliquant l'engagement de fonds pour l'achat d'intérêts dans Canadair ou de Havilland ou toute autre compagnie qui pourrait avoir des intérêts dans de Havilland ou Canadair.

M. Stevens: Je suis heureux de vous l'entendre dire.

M. Pratte: J'en ai donné l'assurance lors de la dernière réunion. Vous m'avez demandé si j'étais allé plus loin et à dire qu'aucun des dirigeants de la compagnie ne se pencherait plus avant sur la question. Je vous ai répondu que je n'étais pas prêt à le faire, que c'était mon travail et celui de mes collaborateurs d'examiner ce genre de situation. Il n'y a peut-être pas avantage à le faire, mais je ne puis certainement pas vous garantir que d'ici au mois de juin il n'y aurait pas une demi-heure ou une heure de consacrée à la proposition. Je ne suis pas prêt à m'engager jusque là. Pour ce qui est de l'engagement de fonds auquel pourrait donner lieu la transaction, une transaction qui impliquerait de Havilland ou Canadair, je veux bien vous donner toutes les assurances que vous voulez.

M. Stevens: Êtes-vous prêt à dire que non seulement vous ne prendrez pas d'engagement, mais encore vous n'allez pas poursuivre activement la question?

M. Pratte: Tout dépend de ce que vous entendez par «poursuivre activement». Je ne sais pas.

M. Stevens: En dehors du temps qui pourrait être consacré par les dirigeants.

M. Pratte: Tout dépend. Si je vais plus loin sans m'engager, je suppose que je n'avance pas à grand-chose. Si par exemple à un moment donné il y a des indices qui laissent croire que et ce n'est certainement pas le cas actuellement, que la proposition, en dehors de toute considération monétaire est conforme à la politique du gouvernement, il est de mon devoir d'essayer d'explorer davantage les possibilités, d'étudier la question plus à fond et de m'assurer qu'après le 30 juin il y ait une proposition solide de faite. S'il n'y a pas d'indice qui me le laisse croire, je ne vais certainement pas aller plus avant. Comme je l'ai dit, ce n'est pas quelque chose auquel je tienne vraiment. Il y a des causes que je veux bien défendre de toutes mes forces, mais cela n'en est pas une.

[*Texte*]

The Chairman: One more question, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: I get more and more curious, really. I am sorry, Mr. Pratte, that you have not been able to table the statements of these two companies because I think the committee would see the significance of what I am referring to. I feel that when we are considering a financing bill such as this, involving $140 million, you owe it to the committee to give us a little more insight as to why you are spending any time considering this proposal. On the face of these statements, it is very hard to see how you can justify a deal involving $47 million. For example, Canadair sales are cut almost in half between 1971 and 1972; when you take out some of the profitable subsidiaries which—as you say in the proposal—are being taken out, their earnings are marginal over the last few years.

I am very curious as to just how this $22-million figure gets into a proposal; in all due respect, Mr. Pratte, I refer you once again to your letter of transmittal which sounded very much more definitive in its terms than you have been before this Committee. This Committee must try to ensure that we do not hear at a future meeting that another Wardair-like deal is consummated, or that we can do nothing about it, in that the board of Air Canada—or wherever the decision is made—has already decided to go ahead with the deal.

Mr. Pratte: I do not believe there is anything wrong in the Wardair deal. Quite the contrary; I think it is a good deal. I do not know whether the government is going to allow or disallow the appeal, but it is up to the government to decide. I would not want anyone to understand that the proposition in the Comstock deal has reached the point where we are prepared to make any commitment like the one we have made with Wardair.

Mr. Stevens: I certainly hope you would learn. Surely the idea of buying companies at 30 times earnings and . . .

Mr. Pratte: That is not true; I am very sorry but that is not true. You know as well as I do that when you buy a company you do not buy it on the basis of only one year's earnings.

As I told the Committee, and I have repeated it several times, the evaluation we place on Wardair is well within the authority I was given by the board of directors. it is well within the evaluation that was made after an extensive study by an independent firm renowned in these matters. To continue to argue that we bought a firm at an evaluation 30 times its earnings, in my view with all due respect is just not factual. It is factual if you take only one year; but if you take the previous year it is quite different.

Mr. Blenkarn: If you take the previous year, it is a loss.

Mr. Pratte: No; the third year before that was a loss.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, I would say that an audited fiscal year's statement is a relatively reliable barometer; it is certainly more reliable than taking a three- or a nine-month statement as you did . . .

[*Interprétation*]

Le président: Une seule autre question, monsieur Stevens.

M. Stevens: Vous avez piqué ma curiosité. Je regrette que vous n'ayez pu déposer, monsieur Prate, les bilans des deux compagnies; les membres du Comité comprendraient sûrement à quoi je veux en venir s'ils pouvaient les consulter. Pour un bill pour affectation de crédit comme celui-ci, où il est question de 140 millions de dollars, vous vous devez de donner au comité toutes les raisons qui vous poussent à consacrer quelque temps que ce soit à une proposition de ce genre. Devant les bilans, il est bien dificile de justifier une transaction qui pourrait atteinre les 47 millios de dollars. Les ventes de Canadair, par exemple, ont été réduites de moitié de 1971 à 1972; si l'on exclut les filiales qui ont pu réaliser quelques profits, et vous avez dit tout à l'heure qu'elles étaient exclues, les revenus pour les dernières années sont marginaux.

Je me demande encore comment on a pu arriver à ce chiffre de 22 millions de dollars dans la proposition; en toute déférence, monsieur Pratte, je dois dire que votre lettre de transmission semblait beaucoup plus ferme quant aux conditions que vous avez semblé l'être durant le Comité. Le Comité doit s'assurer qu'il n'aura pas à faire face à l'avenir à une autre transaction du genre de celle qui implique la Wardair et qu'il ne se trouvera pas une fois de plus devant le fait accompli, le Conseil d'administration d'Air Canada ayant déjà décidé de s'engager dans la transaction.

M. Pratte: La transaction impliquant Wardair n'a rien de douteux. Au contraire, c'est une excellente affaire. Je ne sais pas si le gouvernement va permettre en définitive la transaction, mais la décision lui appartient. Pour ce qui est de la proposition impliquant la Comstock, je ne voudrais pas que quiconque ait l'impression que les choses en sont au point où des engagements ont déjà été donnés, que les choses en sont au point où la situation peut être comparée avec la transaction Wardair.

M. Stevens: J'espère que vous avez appris votre leçon. L'idée d'acheter des compagnies pour 30 fois ce que sont leurs revenus . . .

M. Pratte: Ce n'est pas vrai; je regrette d'être aussi brusque, mais ce n'est pas vrai. Vous savez comme moi et peut-être mieux que moi qu'une compagnie ne s'achète pas simplement sur la foi de chiffres pour une année.

Je l'ai dit et l'ai redit au Comité, la valeur de la transaction avec Wardair est dans les limites de l'autorité que m'avait donnée le Conseil d'administration. Elle se situe bien en dedans des limites qui avaient été fixées à la suite d'une étude menée par une maison indépendante de renom. Continuer de dire que nous avons acheté des intérêts dans une compagnie pour 30 fois la valeur de ses revenus ne correspond pas aux faits, et je le dis en toute déférence. C'est vrai si l'on se fie aux chiffres d'une année seulement, mais pas à ceux de l'année précédente.

M. Blenkarn: Mais pour les années précédentes, il y a eu déficit.

M. Pratte: Pardon, il faut remonter à trois ans en arrière.

M. Stevens: Je dirais que le bilan vérifié pour une année financière est un assez bon baromètre monsieur Pratte, c'est certainement plus fiable qu'un bilan de trois ou neuf mois, comme celui . . .

[*Text*]

Mr. Pratte: I am sorry; I never said that. I said repeatedly—and you know it as well and probably much better than I—that in buying a company, when you want to operate the company, or to have the company continue to operate, the main factor has nothing to do with the book value of its physical assets. You have to look at the forecast of its earnings. To do that you have to look at the market, you have to look at the past record, you have to confirm or invalidate the judgment of the management, and ask what you expect the company to do in the future. I do not care whether the company has made a fortune in the past; if it is going down the drain I am not interested in buying it—nobody would be.

Mr. Stevens: But conversely, Mr. Pratte, surely if you are weighing the two things, the past record is of more significance than a forecast . . .

Mr. Pratte: I must say, that depends. In our forecast of the earnings of Wardair we took into consideration that they had in mind, and were determined, to buy a stretch DC-8, an additional airplane which they did not have before. Instead of doing that, they bought a sublease for the financing of a 747 and that is what accounts for the fact that their earnings for the first nine months of 1973 are so much higher than they were for the first nine months of 1972.

• 2035

Now, the only reason that this . . .

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Excuse me, Mr. Pratte.

Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: Mr. Chairman, we have already been through this umpteen times. We have already had a vote on this Wardair thing. The motion was voted on and so on. I do not know why we are back into it again. It seemed there were other reasons for being here tonight.

The Chairman: Actually, Mr. McRae, I was having the same difficulty in trying to determine whether we were back into Comstock or Wardair, and both of them had been dealt with by the Committee. That is why I cautioned . . .

Mr. Mazankowski: For the information of Mr. McRae, we have been dealing with the Comstock deal.

Mr. McRae: Well, maybe it is my fault, Mr. Chairman.

The Chairman: In any case, Mr. McRae, I do recall that I cautioned Mr. Stevens and said that he had one more question to make. His question and answer seemed to go quite a long while and he certainly has exausted his time.

Mr. Stevens: Put me down for a rerun, Mr. Chairman.

The Chairman: I will do that.

The next questioner I have is Mr. Peters. I am sorry but I hope that you completed your answer to your satisfaction, Mr. Pratte.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit à maintes reprises, et vous le savez très bien, que pour l'achat d'une compagnie, lorsque vous avez l'intention de la maintenir en opération, vous ne deviez pas vous fier uniquement à la valeur commerciale des biens. Vous devez voir quels sont les revenus anticipés. Vous devez voir quel est le marché, et quels sont les antécédants de la compagnie; vous devez essayer de voir si le jugement de la direction est sain et vous devez essayer de voir quelles sont les possibilités de la compagnie pour l'avenir. Peu importe que la compagnie ait fait fortune dans le passé; elle peut très bien être en perte de vitesse et il n'y a aucun intérêt à l'acheter.

M. Stevens: Mais des deux, monsieur Pratte, des antécédants et des prévisions, vous devez sûrement . . .

M. Pratte: Tout dépend. Dans nos prévisions des revenus de Wardair, nous avons tenu compte de ce qu'étaient les intentions de la compagnie et nous avons pu déterminer qu'ils projetaient d'acheter un DC-8 allongé, un appareil supplémentaire qui permettrait d'améliorer considérablement sa situation. Au lieu de le faire, ils ont acheté en sous-location un 747, et ceci fait que leurs revenus pour les neuf premiers mois de 1973 sont tellement plus élevés qu'ils ne l'étaient pour les neuf premiers mois de 1972.

Or, la seule raison que ceci . . .

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Pardon, monsieur Pratte.

Monsieur McRae vous invoquez le Règlement.

M. McRae: Monsieur le président, nous avons déjà discuté cette question à maintes reprises. Nous avons déjà voté sur l'affaire Wardair. La motion a été mise aux voix, etc. Je ne sais pas pourquoi nous en discutons encore une fois. Il me semblait qu'il y avait d'autres raisons pour lesquelles nous sommes ici ce soir.

Le président: En effet, monsieur McRae, j'avais les mêmes difficultés à essayer de déterminer si nous parlions encore une fois de Comstock ou de Wardair, et le comité a déjà traité ces questions. C'est pourquoi j'ai mis en garde . . .

M. Mazankowski: Pour l'information de M. McRae, nous avons parlé de la transaction de Comstock.

M. McRae: Peut-être que c'est de ma faute, monsieur le président.

Le président: En tous les cas, monsieur McRae, je vous rappelle que j'ai averti M. Stevens et qu'il a dit qu'il n'avait qu'une question à poser. Sa question et la réponse semblaient durer assez longtemps, et il a certainement épuisé son temps.

M. Stevens: Veuillez inscrire mon nom pour le prochain tour, monsieur le président.

Le président: Je vais le faire.

Le prochain nom sur ma liste est celui de M. Peters. Je regrette, mais j'espère que vous avez terminé votre réponse, comme vous le vouliez, monsieur Pratte.

[*Texte*]

Go ahead, Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, as a comment on the discussion that has been taking place in relation to Comstock and Wardair, I would hope that Air Canada does not get into the investment business. I would like to see them running an airline, not investing.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Peters: We are certainly not passing estimates with money for Air Canada, in my opinion, except for the operation of an airline. Therefore, I hope that if there is any consideration given to buying some other airlines, that we buy the whole airline and operate it as an airline. I am all for that because I think that one of the roles that Air Canada has is to provide air service for more Canadians than it is providing at the present time and I hope that is the wish of the management as well.

In that regard, I would like to know what consideration Air Canada is giving to buying the type of aircraft that would provide better service north and south in Canada, rather than the concentration that they have made on large-type aircraft. I guess DC-9s are your smallest aircraft at the present time, which is a fairly large aircraft if you are going to fly into any of the feeder-lane areas. If you have any intention of doing that, of extending service and eliminating what I would consider are the seven national air carriers by Air Canada getting into some of those fields, you are going to have to have a smaller aircraft because otherwise it will not be feasible to fly.

So, I am wondering if you have any intention of buying a 50- or 60-passenger full jet to get into the competitive field of some of the regionals.

Mr. Pratte: The problem there, Mr. Peters, as far as I can see, is that under government policy we are not allowed to do that. While, on the one hand, the regional carriers on certain routes are allowed to compete with us, on purely regional routes, we are not allowed to compete with them. Therefore, in my view, to buy equipment that would be suitable only for regional routes and to compete with regional carriers, the way I read the policy, would, in effect, be contrary to government policy.

Mr. Peters: You are now flying in competition with regional carriers in many areas and I will use a couple of examples that I am familiar with.

You are flying in northwestern Quebec and you have just dropped a flight through to Toronto from Montreal via northwestern Quebec and northeastern Ontario. You are still going to fly into Val d'Or and into Rouyn, which are in a regional area. You are not going through that area, so you are obviously just flying into it. That is in Nordair's region.

Another flight you are flying is to Seven Islands and Labrador. That is going to be very hard to service with a DC-9 as a competitive aircraft. You are fluing into that area and out of it again. You are flying in a number of areas which are also served by Eastern Provincial Airways. I am suggesting that you are in competition and yet you do not have any aircraft that will handle that kind of competition economically.

[*Interprétation*]

Allez-y, monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, en guise de commentaire sur la discussion qui a eu lieu en ce qui concerne Comstock et Wardair, j'ose espérer qu'Air Canada ne participera pas à l'entreprise de placement. J'aimerais mieux qu'Air Canada fasse fonctionner une ligne aérienne, et qu'il ne fasse pas de placement.

Des voix: Oui, oui!

M. Peters: A mon avis, nous n'adoptons pas le budget pour Air Canada, sauf en ce qui concerne le fonctionnement d'une ligne aérienne. Par conséquent, j'espère que, si l'on envisage la possibilité d'acheter d'autres lignes aériennes, nous achetons toute la ligne aérienne et nous la mettons en opération en tant que ligne aérienne. J'appuie ceci parce que je crois qu'un des rôles d'Air Canada est de fournir des services aériens pour davantage de Canadians qu'à l'heure actuelle, et j'espère que la gestion veut bien le faire.

A cet égard, j'aimerais savoir si Air Canada envisage la possibilité d'acheter des genres d'appareils qui fourniraient des services améliorés au nord et au sud du Canada, plutôt que les services concentrés qui sont offerts par des appareils plus larges. Je crois que les DC-9 sont vos appareils les plus petits à l'heure actuelle, et c'est un appareil assez important si vous allez le mettre en opération dans une des plus petites régions. Si vous envisagez la possibilité de le faire, c'est-à-dire d'étendre les services et d'éliminer ceux qui, à mon avis, sont les sept transporteurs aériens nationaux, en vous intéressant à ces domaines, il va falloir que vous ayez de plus petits appareils parce qu'autrement, il ne sera pas faisable.

Par conséquent, je me demande si vous avez l'intention d'acheter un jet qui transporterait 50 ou 60 passagers afin de pouvoir concurrencer avec les transporteurs régionaux.

M. Pratte: Monsieur Peters, à ma connaissance, le problème c'est que nous ne pouvons pas le faire d'après la politique du gouvernement. Tandis que, d'une part, les transporteurs régionaux sur certains itinéraires peuvent concurrencer avec nous sur des itinéraires purement régionaux, on ne nous permet pas de concurrencer avec eux. Ainsi, à mon avis, acheter des équipements qui pourraient servir qu'aux itinéraires régionaux, et concurrencer avec les transporteurs régionaux, d'après ma compréhension de la politique, serait en effet contraire à la politique du gouvernement.

M. Peters: A l'heure actuelle, vous avez des vols en concurrence avec des transporteurs régionaux dans beaucoup de régions, et je pourrais vous donner quelques exemples que je connais bien.

Vous avez des vols dans le nord-ouest du Québec, et vous venez de laisser tomber un vol à Toronto de partance de Montréal par le nord-ouest du Québec et le nord-est de l'Ontario. Vous maintenez les vols à Val d'Or et à Rouyn, qui font partie des itinéraires régionaux. Vous ne dépassez pas ces régions, vous avez toujours des vols. Et ceci fait partie de la région de Nordair.

Vous avez aussi un vol à Sept-Iles et au Labrador. Il va être extrêmement difficle de les desservir avec un DC 9 en tant qu'appareil concurrentiel. Vous volez dans cette région, et vous la quittez.Vous avez des vols dans plusieurs régions qui sont aussi desservies par *Eastern Provincial Airways.* Je suggère que vous faites concurrence, mais pourtant vous n'avez pas d'appareil qui pourrait concurrencer de façon efficace.

[*Text*]

• 2040

Mr. Pratte: We have the type of aircraft. As a matter of fact, I suppose it is a chicken and an egg proposition. Under the policy the regional carriers are allowed to fly on certain routes in competition with us. On the other hand, I think it is clearly defined under the policy statement issued in August 1969 that pure regional routes have to be flown by regional carriers. I suppose that if we were to equip ourselves with 50- or 60-passenger jet airplanes that certainly would be viewed with quite a bit of alarm on the part of the government and the CTC. In addition, I think I should point out that many regional carriers are flying the same size of aircraft as we are flying. They may not be DC-9s but the Boeing 737 which is being flown by Nordair, EPA and Transair, I believe, has about the same capacity as the DC-9.

Mr. Peters: Mr. Chairman, it seems to me that this committee should be discussing your report rather than this financial bill in this regard. It seems to me that Parliament really has never made this decision concerning regional carriers and, as I understand it, that decision for regional carriers has been a pretty loose kind of arrangement that has developed obviously to the detriment of Air Canada. I could use some examples, but you know them as well as I do, there is a great proliferation of air carriers in the transportation field where Air Canada is operating and I am not sure Air Canada should hide behind that regional carrier position that was made by a minister that is long gone. The program is really long gone too; it has been endorsed a couple of times by subsequent ministers but it seems to me that Air Canada should probably be making some recommendation to this committee as to what your intention is.

As the Chairman of Air Canada, are you satisfied to operate in the limited field in Canada that you are operating? Would you be prepared to go into the regional field? I do not know what you would call it; it was a statement that was made by a minister rather than—it is really not a . . . it is a statement—when somebody makes an application, you oppose it; when a third-class carrier makes an application, the regionals oppose it and you probably oppose it too. It just seems to me you should be making a recommendation if you are really interested in developing a totally national carrier—and I am—that you as Chairman of Air Canada should be making that recommendation to this committee and asking for the legislation that would be necessary, if it is necessary, to go back into that field. But to do that you obviously are going to have to buy some small planes but you are spending all your money on superplanes. I do not believe you are buying DC9s now, for instance.

Mr. Pratte: Yes, we bought DC9s early in the year and we still have to take delivery, I think, of three or four of them early in 1974. When we get delivery of those we will have 55 DC9s, which is quite a substantial number.

Mr. Peters: But two or three years ago you had that many Viscounts and now you are out of them. I am of the opinion, Mr. Chairman—and I say this not only about Air Canada but the Canadian National as well—that I, as a member of Parliament, should not feel that we have to be an adversary to Air Canada or to the Canadian National and that we should be getting some advice from you as the head of this Crown corporation involved in carrying the

[*Interpretation*]

M. Pratte: Nous avons le genre d'appareil. En effet, je suppose que c'est une proposition équivoque. D'après la politique, les transporteurs régionaux peuvent suivre certains itinéraires qui nous sont concurrentiels. D'autre part, je crois qu'il est nettement défini dans la déclaration de politique émise en août 1969 que des itinéraires purement régionaux devraient être desservis par des transporteurs régionaux. Je suppose que si nous achetions des jets qui accommoderaient 50 ou 60 passagers, le gouvernement et la CCT seraient assez inquiets. De plus, je crois que je devrais vous dire que beaucoup de transporteurs régionaux se servent du même genre d'appareil dont nous nous servons. Ils ne sont peut-être pas des DC-9, mais le Boeing 737 qui est utilisé par Nordair, et PA et Transair, qui je crois à peu près la même capacité que le DC-9.

M. Peters: Monsieur le président, il me semble que ce Comité devrait discuter votre rapport plutôt que ce bill financier à cet effet. Il me semble que le Parlement n'a jamais fait cette décision quant aux transporteurs régionaux, et je crois comprendre que lorsqu'il s'agit de transporteurs régionaux, cette décision est devenue en effet un genre d'accord assez mal défini qui est nuisible à Air Canada. Je pourrais vous donner des exemples, mais vous les connaissez aussi bien que moi; il y a beaucoup de transporteurs aériens qui fonctionnent dans le même domaine qu'Air Canada, et je ne suis pas certain qu'Air Canada devrait se cacher derrière cette position de transporteur régional qui a été établie par un ministre qui n'est plus avec nous. Le programme n'existe plus; il a été endossé quelquefois par des ministres qui ont suivi, et il me semble qu'Air Canada devrait probablement faire des recommandations à ce Comité quant à vos intentions.

En tant que président d'Air Canada, êtes-vous content de fonctionner dans le domaine limité au Canada comme vous le faites actuellement? Seriez-vous prêt à vous lancer dans les transporteurs régionaux? Je ne suis pas ce que vous appelleriez; c'était une déclaration qui a été faite par un ministre plutôt que... ce n'est pas vraiment une déclaration... lorsque quelqu'un fait une demande vous vous y opposiez. Lorsqu'un transporteur de troisième classe fait une demande, les régionaux s'y opposent, et probablement vous vous y opposez aussi. Il me semble que vous devriez faire une recommandation si vous vous intéressez vraiment à l'établissement d'un transporteur entièrement national... et je m'y intéresse... que vous, en tant que Président d'Air Canada, devrez faire cette recommandation à ce Comité, une recommandation qui solliciterait une loi dont vous auriez besoin pour vous lancer dans ce domaine. Mais, afin de le petits appareils, mais vous dépensez tous vos fonds sur sur des super-appareils. Je ne crois pas que vous achetez des DC-9 maintenant, par exemple.

M. Pratte: Oui, nous avons acheté des DC-9 plutôt cette année, et nous avons toujours à en prendre livraison je crois de 3 ou 4 au début de 1974. Lorsqu'ils nous seront livrés, nous aurons 55 DC-9, ce qui est assez important.

M. Peters: Mais il y a deux ou trois ans vous avez eu autant de Viscount, et maintenant vous n'en avez plus. Monsieur le président, je suis d'avis—et je dis ceci non seulement à propos d'Air Canada, mais aussi des chemins de fer nationaux—qu'en tant que député, je ne devrais pas sentir qu'il faut que nous opposions à Air Canada ou aux chemins de fer nationaux, mais plutôt nous devrions recevoir vos conseils en tant que chef de cette société de la

[*Texte*]

Canadian name across the world, as to how your operation can be extended to serve more Canadian people.

We are really not getting that advice. In fact, I hear some of my colleagues are interested in restricting that instead of expanding it.

• 2045

The Chairman: Mr. Peters, your time has expired. The best bit of advice you could get from Air Canada would be to pass the bill, but if Mr. Pratte is . . .

Mr. Peters: The point is, if we pass the bill that is perfectly all right. They will get their money for whatever in hell they want it for, but that will not provide feeder service and that will not provide any more Canadians with a national carrier. I suggest that Air Canada, to be fair to the members of Parliament, should be making some suggestions about what can happen.

The Chairman: Mr. Pratte.

Mr. Pratte: Mr. Chairman and Mr. Peters, I can only repeat what I have said publicly a number of times, that I personally have great concern about the manner in which the regional carriers are developing. I can understand their point of view very well, but in my view, they are getting equipment that is too big to provide the kind of regional services that Canada needs.

Mr. Peters: That is right.

Mr. Pratte: That is what is happening. One regional carrier bought a 707 recently. I do not know if that is true; I have no confirmation of that.

Mr. Mazankowski: Transair.

Mr. Pratte: I just saw it today.

Mr. Mazankowski: I saw it today, too.

Mr. Pratte: I just do not know how this can fit a regional route. In terms of Canada, I am concerned over that development although I do fully recognize and understand why a regional carrier would want to become more than a regional carrier and get bigger equipment. I suppose it is just human nature.

Mr. Peters: If they win, you lose.

Mr. Pratte: There is no question about that.

Mr. Peters: If you lose, Air Canada loses and probably the Canadian people will lose in the end.

Mr. Pratte: In my view, there is no question about that.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I had hoped to get my hands back on that Comstock book which I returned, but I gather that it has been put back in the vault, Mr. President. Am I right on that?

Mr. Pratte: Here is one.

Mr. Mackasey: I do not want to get back to the Wardair deal, as you suggested that we do not. I hate to see us keep repeating that figure of 30 times . . .

[*Interprétation*]

Couronne, qui s'occupe de faire dissimuler le nom canadien partout au monde quant à la manière dans laquelle vos services pourraient être augmentés afin de desservir d'avantage de Canadiens.

Nous n'obtenons pas de tels conseils. En fait, certains de mes collègues sont plutôt en faveur de la limitation que de l'expansion des opérations.

Le président: Monsieur Peters, votre temps de parole est expiré. Le meilleur conseil que puisse vous donner Air Canada est de faire adopter le bill, mais si M. Pratte . . .

M. Peters: Si nous adoptons le projet de loi, très bien. Il obtiendra ses crédits et en fera ce qu'il voudra, mais les Canadiens n'en obtiendront pas pour autant un meilleur service et une meilleure compagnie nationale. Je pense que pour être juste envers les membres du Parlement, Air Canada devrait faire des suggestions sur ses possibilités d'avenir.

Le président: Monsieur Pratte.

M. Pratte: Monsieur le président, monsieur Peters, je ne peux que répéter ce que j'ai dit plusieurs fois publiquement, à savoir, que personnellement, je m'intéresse beaucoup à la manière dont les transporteurs régionaux se développent. Je comprends très bien leur point de vue, mais à mon avis, ils ont un équipement trop important pour le genre de services régionaux dont a besoin le Canada.

M. Peters: C'est juste.

M. Pratte: C'est ce qui arrive. Récemment l'un d'entre eux aurait acheté un 707. Je ne sais pas si c'est vrai, on ne me l'a pas confirmé.

M. Mazankowski: Transair.

M. Pratte: J'ai vu ça aujourd'hui.

M. Mazankowski: Moi.

M. Pratte: Je ne vois pas comment l'exploiter sur un réseau régional. Au niveau national, je ne suis pas en faveur d'une telle transaction, bien que je comprenne parfaitement qu'une compagnie régionale ait l'ambition de devenir plus que cela et d'obtenir un matériel plus important. J'imagine que c'est la nature humaine.

M. Peters: Si elle y gagne, vous y perdez.

M. Pratte: Cela ne fait aucun doute.

M. Peters: Si vous y perdez, Air Canada y perd et, en fin de compte, les Canadiens aussi, sans doute.

M. Pratte: A mon avis, cela ne fait aucun doute.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'aurais voulu en revenir au registre de Comstock que j'ai rendu, mais j'imagine qu'il a été remis dans vos dossiers, monsieur le président, n'est-ce pas?

M. Pratte: En voici un.

M. Mackasey: Je ne veux pas en revenir à la question de Wardair, comme vous l'avez demandé. Je n'aime pas qu'on répète l'histoire de la multiplication par trente . .t .

[*Text*]

The Chairman: You are right, I do not like to see it.

Mr. Mackasey: ... earnings, because it was not 30 times earnings. It was 30 times earnings that were declared for taxation; there is a big difference.

Mr. Pratte, and your new president, Mr. Vaughan, as a Crown corporation, what is your definition of your relationship with the government? Do you consider yourself completely independent, or semi-independent, subject to instructions?

Mr. Pratte: Are you asking the new president?

Mr. Mackasey: Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: Thank you, Mr. Mackasey. I do not wish to be verbose.

Mr. Mackasey: You never are. I am not asking you how you are; I am asking you of the arrangement between Air Canada and the government.

Mr. Vaughan: The Crown company, as both you and I know, has a definite responsibility to the country, to the government, and to Parliament, to do things that may be considered in the national interest. At the same time, as a commercial organization it should endeavour to operate under commercial principles. But Air Canada's philosophy is that it should endeavour to assist the instated national, social and economic goals. In summary, I think that would be the philosophy of this corporation. We would endeavour to do that to the best of our ability and to try to provide some input into national policies as they evolve. A Crown corporation has a great responsibility to the people and to you members of Parliament in that respect. We get guidance from you in sessions like this and also in debates in the House on which you comment on things that we do.

• 2050

Mr. Mackasey: In other words, Mr. Vaughan, you agree that the government sets the policy and within that policy you operate to the best of your ability.

Mr. Vaughan: Yes, sir.

Mr. Mackasey: Do you find the government's present policy restrictive on Air Canada?

Mr. Vaughan: In which respect, Mr. Mackasey?

Mr. Mackasey: In any respect.

Mr. Vaughan: No. I cannot from my own knowledge think of any restriction on the company. The company operates within the international policies, the bilaterals that they set nation-to-nation and the regional air policy that they have set.

Mr. Mackasey: The regional air policy is set by the government really.

Mr. Vaughan: Yes, sir.

Mr. Mackasey: Let me come back to Mr. Stevens' quite legitimate interest in the Comstock—Air Canada proposal, if we may call it that, or working paper, as Mr. Pratte calls it. Am I right in presuming that it is your interpretation that the government policy is geared this way or not geared this way through the rationalization of the aerospace industry?

[*Interpretation*]

Le président: Vous avez raison, moi non plus.

M. Mackasey: ...t. des revenus, parce qu'elle n'est pas vraie. Il s'agit de trente fois les revenus déclarés aux fins de l'impôt; il y a une grosse différence.

Monsieur Pratte, et votre nouveau président, M. Vaughan, comment définissez-vous vos relations avec le gouvernement, en tant que société de la Couronne? Vous considérez-vous comme entièrement indépendant, semi-indépendant, ou lié à des instructions?

M. Pratte: Le demandez-vous au nouveau président?

M. Mackasey: A M. Vaughan.

M. Vaughan: Merci, monsieur Mackasey. Je ne tiens pas à être verbeux.

M. Mackasey: Vous ne l'êtes jamais. Je ne vous demandais pas de nouvelles personnelles, mais quels sont les liens entre Air Canada et le gouvernement.

M. Vaughan: Une société de la Couronne, vous le savez aussi bien que moi, a des responsabilités précises envers le pays, le gouvernement et le Parlement, et doit réaliser des choses qui soient dans l'intérêt national. En même temps, en tant qu'organisation commerciale, elle doit s'efforcer de travailler selon des principes commerciaux. Mais la philosophie d'Air Canada, c'est de viser des objectifs nationaux, sociaux et économiques déclarés. Je pense en somme qu'il s'agit là de la philosophie de notre société. Nous faisons de notre mieux pour nous adapter aux politiques nationales au fur et à mesure de leur évolution. A cet égard une société de la Couronne a de grandes responsabilités envers le peuple et envers les députés. Vous nous donnez des conseils lors de séances comme celle-ci et nous en recevons également dans les débats de la Chambre, lorsque vous commentez nos réalisations.

M. Mackasey: Autrement dit, monsieur Vaughan, vous convenez que le gouvernement fixe la politique, dans le cadre de laquelle vous faites de votre mieux.

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: Trouvez-vous que la politique actuelle du gouvernement est restrictive envers Air Canada?

M. Vaughan: Dans quel sens, monsieur Mackasey?

M. Mackasey: Dans tous les sens.

M. Vaughan: Non. A mon sens, je ne vois aucune restriction imposée à la société. Celle-ci opère dans le cadre de politiques internationales, bilatérales, définies entre une nation et une autre, et régionales, qu'il a fixées.

M. Mackasey: En fait, la politique régionale est fixée par le gouvernement.

M. Vaughan: Oui.

M. Mackasey: Je vais en revenir à la question tout à fait fondée de M. Stevens sur la proposition, si l'on peut dire, ou le document de travail, comme l'appelle M. Pratte, entre Comstock et Air Canada. Dois-je comprendre que, d'après votre interprétation, la politique gouvernementale est orientée de telle ou telle façon en fonction de la rationalisation de l'industrie aérospatiale?

[*Texte*]

Mr. Vaughan: I have heard from time to time that the government is interested in a rationalization of the aerospace industry of Canada. We attend from time to time—Mr. Taylor and other officers of the company—Air Industries Association of Canada meetings and we hear statements made by the industry representatives and also by government representatives about the desirability of having a stable aerospace industry in Canada. As a buyer of airplanes, they look to us as being a legitimate person and perhaps see some business coming to them through this route.

Mr. Mackasey: Have you had any encouragement by the government to see further along your proposal, as outlined in this document that Mr. Stevens mentioned and that you have been kind enough to lend me?

Mr. Vaughan: No, sir. We have not.

Mr. Mackasey: Have you had any indication that they take a dim view of this proposal?

Mr. Vaughan: I have not had any indication that they take a very positive view about it. I have not heard any favourable reaction about it.

Mr. Mackasey: Are you aware of any reaction, positive or negative?

Mr. Vaughan: If you asked me definitely which word, I would say it was negative.

Mr. Mackasey: Therefore, in the light of the fact, it is your opinion that the government policy is negative in the sense that Air Canada be involved in the rationalization of the aerospace industry? It is obvious that you do not intend to proceed beyond that particular point.

Mr. Vaughan: That is correct.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, that is all I wanted to ask.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, through you, Mr. Chairman, now that we have seen some recent appointments in top management, I would like to go on the record, Mr. Chairman, as congratulating Mr. Vaughan and commending him for coming down here so soon after his appointment on this rather unpleasant night.

I would like to ask either Mr. Vaughan or Mr. Pratte, following this reshuffling and reorganization at the top echelon, will there be some new thrust, some new initiatives, in policy? Is there anything in this regard that you can tell the committee tonight?

Mr. Pratte: No. I would not say that this indicates a new thrust or a new direction so far as policy is concerned. The policy that we are attempting to follow is the one I tried to describe very briefly in the statement that I made when I had the pleasure of meeting with you in the first session. I tried to describe the so-called social role of Air Canada as a Crown corporation on the one hand and the obligation of Air Canada to be managed as efficiently as possible within the parameters of this social role.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, will there be perhaps at this time some more emphasis placed on labour-management relations? For example, what is going on now with CALEA? I believe the passenger agents are still in the bargaining process, awaiting the appointment of a board of conciliation. Am I out of date on that?

[*Interprétation*]

M. Vaughan: On me dit de temps à autre que le gouvernement s'intéresse à la rationalisation de l'industrie aérospatiale canadienne. M. Taylor et d'autres responsables de la société assistent parfois aux réunions de l'association des industries aériennes du Canada et nous recevons les déclarations faites par les représentants de l'industrie et du gouvernement sur le caractère souhaitable d'une industrie aérospatiale stable au Canada. Ils nous considèrent, en tant qu'acheteurs d'appareils, comme l'organisme légitime, et envisagent sans doute des affaires possibles dans ce contexte.

M. Mackasey: Le gouvernement vous a-t-il encouragé à donner suite à la proposition exposée dans le document dont a parlé M. Stevens, et que vous avez eu l'amabilité de me prêter?

M. Vaughan: Non.

M. Mackasey: A-t-il désapprouvé cette proposition?

M. Vaughan: Il n'a pas indiqué l'avoir vu d'un très bon œil. Je n'ai entendu aucune réaction favorable à ce sujet.

M. Mackasey: Avez-vous eu des réactions, positives ou négatives?

M. Vaughan: Si vous me donniez le choix d'un mot, je dirais négatives.

M. Mackasey: Ayant dit cela, pensez-vous que le gouvernement n'est pas favorable à une participation d'Air Canada à la rationalisation de l'industrie aérospatiale? Il est évident que vous ne voudrez pas en dire plus.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Mackasey: Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur Pratte, puisqu'il y a eu des nominations récentes dans la haute direction, je tiens à féliciter M. Vaughan et à le remercier d'être venu ici si peu de temps après sa nomination, par cette nuit plutôt désagréable.

J'aimerais demander à M. Vaughan ou à M. Pratte si, à la suite de la réorganisation de la haute direction, il y aura de nouvelles initiatives en matière de politique? Avez-vous quelque chose à dire à cet égard?

M. Pratte: Non. Cela n'entraîne pas de changements d'orientation en matière de politique. La politique que nous nous efforçons de suivre est celle que j'ai décrite très brièvement dans la déclaration que j'ai faite lorsque j'ai eu le plaisir de vous rencontrer, la première fois. J'ai tenté de décrire le prétendu rôle social d'Air Canada en tant que Société d'État, d'une part, et l'obligation d'exploiter Air Canada aussi efficacement que possible dans le cadre de ce rôle social.

M. MacKay: Monsieur Pratte, va-t-on se pencher plus, désormais, sur les relations syndicales? Par exemple, quelle est maintenant la situation de CALEA? Je pense que les agents des clients sont toujours en négociation, et attendent la nomination d'un conseil de conciliation. Ai-je tort?

[*Text*]

Mr. Pratte: No; I think you are right, sir. We are waiting and they are waiting. I can tell you, so far as I am concerned, there is no question that my first item of priority over the next year or 15 months will be to try to bring about an improvement in the kind of relationship we have had with our unions over the past number of years. I think that is a problem not peculiar to Air Canada. I suppose it is more or less a social problem, and everybody has it to a degree. But I am not happy with that consolation. I personally have tried to work with other unions and I think I can see some progress being made in some areas. Of course, progress is not as fast as we would like it. However, in my view, this is the first item of priority, as well as giving our supervisors and local managers better training so thay can relate better to the people that are in close contact with the work and the customers.

• 2055

Mr. MacKay: You have been quoted, Mr. Pratte, as saying that there is no higher priority with you than keeping the morale of your employees high and so on, and I certainly wish you every success in this regard.

On this same general topic, have you been able yet to get things rationalized and back to normal in your finance section following the 88 day strike you had, which I think primarily was centred in Winnipeg? It has been suggested to me that the payment of accounts to other airlines and sorting out certain items, even checking tickets, is still badly in arrears because of the disruption and the inevitable confusion that occurred. When do you think you will have this straightened out?

Mr. Pratte: I am sure that everything is not straightened out yet. I am sure it will take many, many months before we are back to normal. In fact, during the strike we could maintain only the basic functions there and everything else had to fall by the wayside.

Maybe the VP of Finance has an estimate of how long it is going to take. I know we have had some conversations with the union leaders about the backlog and we are trying to work that out with them. I think some of them have come up with proposals on how to cut corners and improve efficiency. I would not say that everything is back to normal but I think it is to be expected that after a strike of that duration there might be a little bit of unhappiness on both sides. However, I can assure you that from my point of view and from the point of view of the VP of Finance we are making every effort to bridge the gap. I personally have met with the leaders of the union in Winnipeg to try to bridge that gap and smooth out the transition.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, I will try to cover several topics here in the short time I have allotted to me.

Can you give the Committee any recent news on the bilaterals? I have been told today that in fact further progress has been made.

Mr. Pratte: You are referring to the U.S. bilaterals.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Pratte: Maybe Mr. Taylor could give you more details than I can, because he is more familiar with those details.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Non, vous avez raison. Nous attendons et ils attendent. Je puis vous dire personnellement qu'il ne fait pas de doute que ma première priorité au cours des 12 ou 15 premiers mois sera l'amélioration des relations que nous avons eues avec les syndicats au cours des dernières années. Le problème n'est pas particulier à Air Canada. Il s'agit plus ou moins d'un problème social, que tout le monde connaît dans une certaine mesure. Mais cela ne me console pas. J'ai personnellement tenté de collaborer avec d'autres syndicats et je constate des progrès dans certains domaines. Ces progrès ne sont évidemment pas aussi rapides que nous le voudrions. Il s'agit néanmoins de ma première priorité, ainsi que la formation des gérants et des directeurs locaux afin qu'ils puissent avoir de meilleures relations et travailler en contact plus étroit avec leurs collègues et les clients.

M. MacKay: Monsieur Pratte, on dit que vous n'avez pas de priorité plus haute que celle de garder un moral élevé chez vos employés, et je vous souhaite du succès dans cette entreprise.

Pour poursuivre ce sujet général, avez-vous réussi à rationaliser et à normaliser la situation de votre service financier à la suite de la grève de 88 jours que vous avez eue, surtout dans la région de Winnipeg? On m'a dit que le paiement et comptes dus à d'autres compagnies, le classement de certains documents, et même la vérification des billets sont toujours très en retard à cause de la désorganisation et de la confusion inévitables qui s'en sont suivies. Quand pensez-vous que les choses reviendront à la normale?

M. Pratte: Je suis certain que tout n'est pas encore revenu à la normale. Cela prendra certainement encore plusieurs mois. En fait, au cours de la grève, nous n'avons pu maintenir que les fonctions essentielles et tout le reste a dû être mis de côté.

Le vice-président des finances pourra peut-être évaluer combien de temps cela prendra. Je sais què nous avons eu des entretiens sur ces retards avec les dirigeants syndicaux et que nous essayons de prendre des arrangements avec eux. Certains ont fait des propositions pour arrondir les coins et améliorer l'efficacité. Je ne dirais pas que tout est redevenu normal, mais il faut s'attendre, après une grève de cette durée, à quelques malaises des deux côtés. Je puis cependant vous assurer, de mon propre point de vue et de celui du vice-président des finances, que nous faisons tout notre possible pour rattraper le retard. J'ai personnellement rencontré les dirigeants du syndicat de Winnipeg pour tenter de rattraper le retard et de faciliter la transition.

M. MacKay: Monsieur Pratte, je vais essayer d'aborder plusieurs sujets dans le bref délai qui me reste.

Pourriez-vous donner au Comité des nouvelles fraîches sur les entretiens bilatéraux? On m'a dit aujourd'hui que de nouveaux progrès avaient été accomplis.

M. Pratte: Voulez-vous parler des entretiens avec les États-Unis?

M. MacKay: Oui.

M. Pratte: M. Taylor pourra sans doute vous donner plus de renseignements que moi, parce qu'il en connaît mieux les détails.

[*Texte*]

The only thing I know is that essentially there has been a bilateral agreement initialled by both governments.

Mr. C. I. Taylor (Vice-President, Public Affairs, Air Canada): The formal text of the agreement, as I understand it, is now being prepared by the two governments for ratification by the respective governments, probably some time in early January, 1974. But agreement has been reached on the three issues with the U.S. that were outstanding, namely the route schedule for schedule routes, the preclearance agreement, and the charter agreement. These three have been concluded and initialled in terms of principle.

Mr. MacKay: But are you not in a position to tell us any of the details at this time as to how Air Canada feels about the arrangements so far as the charter is concerned, or that aspect of it?

• 2100

Mr. Taylor: Mr. MacKay, the charter agreement is a fairly complex one but I think generally it can be said that in fact the status quo will remain pretty well as it is until such time as U.S. legislation is changed to permit what are referred to as one-stop ITCs in the U.S., which are not now permitted by U.S. legislation. Until that happens, which could be a year or two years, there will be very little change in the manner in which charters are operated between Canada and the United States. But when that is changed, then the U.S. will have an opportunity to have their carriers operate on a quota system.

Mr. MacKay: I see. What is the latest on this airport head tax? Are you people in any better position? Have you any more information on it? This is through you, Mr. Chairman, to any of these gentlemen.

Mr. Pratte: Mr. MacKay, I do not think I am any happier about it than I was when I last met with you. Through the Association of Air Carriers of Canada we are making some representations to the government. We want them to delay the implementation of the tax because of the complexities involved in the application of the tax as announced.

Mr. MacKay: Does it appear now that they are going to assess a sort of semi-arbitrary figure to Air Canada and let you people sort it out?

Mr. Pratte: That could certainly be one of the possible interpretations from the reports I have had. This would mean that we would have to spend quite a bit of money supplying them with the statistics that would be required for them to assess us.

I think it might be of interest to you to know that the amount of the assessment in 1974, for instance, would be higher on account of that tax than all of the other assessments we are paying to the Minister of Transport, excluding the rentals. So the amount of the assessment would be, on the basis of our traffic expectations, something between $25 million and $30 million, if I remember correctly. We will not pay that much if that tax is not imposed.

We are not alone. All other carriers are in the same boat. In terms of the carriers, it is certainly a very significant increase in our contribution.

[*Interprétation*]

Tout ce que je sais, c'est qu'en gros, les deux gouvernements ont conclu un accord bilatéral.

M. C. I. Taylor (vice-président des affaire publiques d'Air Canada): D'après mes renseignements, on prépare actuellement le texte actuel de l'accord qui doit être ratifié par les gouvernements respectifs, sans doute au début de janvier 1974. Nous nous sommes mis d'accord avec les États-Unis sur 3 questions qui n'avaient pas été résolues, celle de la répartition des itinéraires, celle des formalités des douanes anticipées, et celles des vols nolisés. Ces trois accords ont été conclus et ratifiés en principe.

M. MacKay: Mais pouvez-vous nous donner des détails supplémentaires sur ce que pense Air Canada des dispositions concernant les vols nolisés, ou de cet aspect de la question?

M. Taylor: Monsieur MacKay, l'accord sur les vols nolisés est plutôt complexe, mais on peut dire de façon générale que le statu quo sera maintenu jusqu'à ce que la législation américaine soit modifiée pour autoriser les vols nolisés internationaux à faire un arrêt aux États-Unis, ce que les lois américaines ne permettent pas actuellement. Jusque-là,—ce peut être un an ou deux,—le fonctionnement des vols nolisés entre le Canada et les États-Unis ne subira que très peu de changements. Mais lorsque cela va changer, les États-Unis, pourront imposer un système de péréquation à leur compagnie aérienne.

M. MacKay: Je vois. Et en ce qui concerne la taxe d'aéroport, êtes-vous en meilleure position? Avez-vous des renseignements là-dessus? La question s'adresse à n'importe lequel d'entre vous.

M. Pratte: Monsieur MacKay, je ne suis pas plus satisfait de la question que je ne l'étais la dernière fois que je vous ai vu. Nous faisons des requêtes au gouvernement par intermédiaire de l'Association des transports aériens du Canada. Nous aimerions qu'ils retardent l'entrée en vigueur de cette taxe en raison de la complexité de l'application dans son état actuel.

M. MacKay: Semble-t-il qu'on va proposer à Air Canada un chiffre plus ou moins arbitraire, que vous devrez fixer?

M. Pratte: D'après les rapports que j'ai reçus, c'est une interprétation possible. Cela voudrait dire que nous devrions dépenser beaucoup d'argent à leur fournir les statistiques qui leur seraient nécessaires pour nous taxer.

Il vous intéressera sans doute de savoir que pour 1974, par exemple, nous payerons plus, en raison de cette taxe, que tout ce que nous versons au ministère des Transports, à l'exception des locations. Nous verserions donc, d'après le trafic prévu, entre 25 et 30 millions de dollars, si je me souviens bien. Nous ne payerons pas tant si cette taxe n'est pas levée.

Nous ne sommes pas les seuls. Toutes les autres compagnies sont dans la même galère. Cela représente très fortement une forte augmentation de la cotisation des transporteurs aériens.

[*Text*]

Mr. MacKay: Could you possibly implement this by January, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: I do not see how the government can implement it by January 1.

The Chairman: You have two more minutes, Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Pratte, on a related subject, I note that the Toronto Passenger Traffic Association—I think that is the name of this group—sent a brief to the Air Traffic Section of the CTC in which they had some protest, or made some comment, I believe, about alleged instructions for Canadian airlines to cease and desist in their collection and remittance of departure tax imposed by the United States on travellers leaving American airports for destinations outside the United States. I am not too clear on this, but I understand that this representation has been sent to the Minister. Does this mean, in effect, that Air Canada is not going to assist any more in collecting departure tax in the United States from their operations there?

Mr. Pratte: May I ask Mr. Taylor to answer? I am not aware of that brief.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. MacKay, I assume you are referring to the $3 departure tax which the U.S. imposes on people leaving the country.

Mr. MacKay: Yes, I believe that is right.

Mr. Taylor: At one time, in order to simplify processing, when passengers bought their ticket in Canada for the return portion, Canadian carriers picked up the $3 at that time to save them from going through another process in the U.S.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Taylor: There were objections to this by some people in Canada, and appeals were made to the Air Transport Committee on the basis that we in Canada were collecting a tax for a foreign government.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Taylor: If it has not already taken place, I believe we have ceased and desisted from doing it. If you go to the U.S. now or very shortly, you will then have to go through another ticketing process in the U.S. to pay the $3 tax as you leave.

Mr. MacKay: I may very well be wrong in this, but it seems to me it may not necessarily be a good thing that we did cease and desist doing this. How is this going to affect the position of international carriers or foreign carriers here in Canada, when Air Canada presumably will have to get their co-operation in terms of helping to administer and possibly in some instances collect this head tax?

• 2105

Mr. Taylor: I think it is the reverse portion of it. If a passenger buys a ticket from Air Canada in the U.S., we automatically collect the $3 in the U.S. We were collecting it in Canada for the return portion, if he was returning. If Canada assesses a head tax, or a transportation tax, all carriers operating in Canada will be obliged to collect it whether they are domestic or foreign.

[*Interpretation*]

M. MacKay: Pourra-t-elle être levée à partir de janvier, monsieur Pratte?

M. Pratte: Je ne vois pas comment le gouvernement peut le faire pour le premier janvier.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur Pratte, pour parler d'un sujet connexe, je note que l'Association du trafic passager de Toronto, il me semble que c'est là le nom du groupe, a envoyé un mémoire à la section du trafic aérien de la CCT, où elle fait des protestations ou des commentaires sur les instructions qu'on aurait données aux compagnies aériennes canadiennes pour qu'elles cessent de percevoir et de rembourser la taxe de décollage imposée par les États-Unis sur les voyageurs quittant les aéroports américains pour des destinations autres que les États-Unis. Je n'en suis pas trop sûr, mais je pense que ce document a été adressé au ministre. Cela voudrait-il dire qu'Air Canada ne va plus participer au prélèvement de la taxe de décollage dans ses bureaux situés aux États-Unis?

M. Pratte: Puis-je demander à M. Taylor de vous répondre? Je ne connais pas ce document.

Le président: Monsieur Taylor.

M. Taylor: Monsieur MacKay, j'imagine que vous faites allusion à la taxe de décollage de $3 que les États-Unis imposent aux voyageurs quittant le pays.

M. MacKay: Oui, je pense que c'est cela.

M. Taylor: Anciennement, pour simplifier les formalités, lorsque les passagera achetaient la partie retour de leur billet au Canada, les compagnies canadiennes prélevaient les $3 pour leur éviter d'autres formalités aux États-Unis.

M. MacKay: Oui.

M. Taylor: Certaines personnes au Canada se sont opposées à cette mesure, et ont fait appel auprès du Comité des transports aériens sous prétexte que le Canada prélevait une taxe pour un gouvernement étranger.

M. MacKay: Oui.

M. Taylor: Si cela n'a pas déjà eu lieu, je pense que nous devons cesser de le faire. Si vous vous rendez aux États-Unis maintenant ou très prochainement, vous devrez, là-bas, vous adresser à un autre comptoir pour verser votre taxe de $3 au moment de votre départ.

M. MacKay: Je peux me tromper, mais il me semble que ce ne soit pas une si bonne chose que d'avoir arrêté cela. Dans quelle mesure cela va-t-il affecter la position des transportateurs internationaux ou étrangers au Canada, lorsque Air Canada va demander leur collaboration pour administrer et peut-être, dans certains cas, prélever cette taxe?

M. Taylor: Je pense que c'est le contraire. Si un passager achète un ticket d'Air Canada aux États-Unis, nous prélevons automatiquement les $3 aux États-Unis. Nous le faisions au Canada pour la partie retour, le cas échéant. Si le Canada impose une taxe de décollage de transport, tous les transporteurs opérant au Canada seront obligés de la prélever, qu'ils soient canadiens ou étrangers.

[*Texte*]

Mr. MacKay: I see; I think I understand it better now. Thank you.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I have only one or two short comment. Following Mr. Peters' line of reasoning, it seems to me that over the past 10 years there has been a tendency for Air Canada to become less and less a regional and more and more an international carrier. What is your view of the pending Nordair application to fly from Thunder Bay to Sudbury, Ottawa and Montreal? Do you intend to oppose this?

Mr. Pratte: I think I said that we would likely oppose it. I cannot make any definite statement because I do not have the benefit of the advice of my people on that.

Mr. McRae: What would the basis of such opposition be? This is a needed service; I think it should be provided by Air Canada. It should be initiated by Air Canada . . .

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. McRae: To Northern Ontario. If you are not prepared to oppose it. If I want to fly to Sudbury from Thunder Bay—and that is a region in Northern Ontario—I have to fly to Toronto and back to Sudbury on your carrier, then I have to pay a preminum to do that. You will not fly me from one point to the other at a rate commensurate with the distance.

It bothers me that you are not interested in developing this kind of business. And at the same time, you indicated that you probably will be opposing it. It seems to me that you should either accept the things, or be prepared to provide this service yourself—which, as far as I am concerned, would be the most desirable situation.

Mr. Pratte: That is probably a very valid observation; I thank you for it.

Mr. McRae: But there is no intention of your looking into this particular route as something that you might be interested in moving into yourself?

Mr. Pratte: I do not want to imply that we are not interested in doing that; but I do not think we are interested in doing it unless there is what we consider to be a sufficient amount of traffic, or a "social" need.

Mr. McRae: I think there is a social need: in the first place Northern Ontario is an area that should be linked; number two, I think a very natural economic and social development could occur, particularly between Sudbury and Montreal. Sudbury is a very bilingual area; basically the area is perhaps 50 per cent French-speaking and 50 per cent English-speaking. There is no link between Sudbury and the communities around it, and Montreal.

I think this is very valid. I welcome Nordair's going into this but I would prefer to see Air Canada, simply because I think you have the gravy. You do have the major centres, and it seems to me that you should expand a bit into some of these other areas.

It may be too late to get into this one, but I would caution you about two things: one, you should be looking at this and, two, you should not be getting out of any more of these. There has always been a vague idea that somewhere along the line you will drop Thunder Bay and let the regional carriers do it. This is the thinking around Thunder Bay, I am not saying that it is happening, but I would like to caution you against that kind of thinking if there is any possibility of its happening in the future.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je vois. Je comprends mieux. Je vous remercie.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je n'ai que quelques mots à dire. D'après le raisonnement de M. Peters, il me semble que depuis dix ans, Air Canada a de moins en moins tendance à être un transporteur régional et de plus en plus à devenir international. Quelle est votre opinion sur la demande en attente de Nordair d'exploiter la ligne Thunder Bay-Sudbury, Ottawa et Montréal? Avez-vous l'intention de vous y opposer?

M. Pratte: J'ai déjà dit que nous nous y opposerions sans doute. Je ne peux rien dire de définitif, parce que je ne peux demander conseil à mes employés là-dessus.

M. McRae: Sur quoi fonderiez-vous votre position? Le service est nécessaire, il me semble que ce serait à Air Canada de l'assurer. C'est Air Canada qui devrait se rendre . . .

Une voix: Bravo!

M. McRae: Dans le nord de l'Ontario. Si vous n'êtes pas disposé à le faire, je ne vois pas pourquoi vous vous y opposeriez. Si je veux prendre l'avion de Sudbury à Thunder Bay qui se trouve dans le nord de l'Ontario, je dois aller à Toronto et revenir à Sudbury par votre compagnie, ce qui représente un supplément. Pour aller d'un point à un autre, je ne paierai pas en fonction de la distance parcourue.

Je ne comprends pas que vous ne vous intéressiez pas à ce genre d'affaire et qu'en même temps vous indiquiez que vous allez sans doute vous y opposer. Il me semble que vous devriez soit accepter, soit être prêt à assurer ce service vous-même, ce qui, à mon avis personnel, serait la meilleure chose.

M. Pratte: C'est une observation très intéressante, je vous en remercie.

M. McRae: Mais n'avez-vous pas l'intention d'envisager d'exploiter vous-même cet itinéraire?

M. Pratte: Je ne veux pas dire que nous ne nous y intéressons pas, mais nous ne nous y intéressons qu'à condition qu'il représente un trafic suffisant, ou un besoin «d'une aide sociale».

M. McRae: Il semble qu'il y a un besoin social: d'abord le nord de l'Ontario devrait être lié au reste du Canada, et ensuite, le développement économique et social devrait s'ensuivre très naturellement, surtout entre Sudbury et Montréal. Sudbury est tout à fait bilingue; on y trouve à peu près 50 p. 100 des francophones et 50 p. 100 d'anglophones. Il n'existe aucune liaison entre Sudbury, les villes qui l'entourent et Montréal. L'argument est très valable.

Je comprends que Nordair s'intéresse à cet itinéraire, mais je préférerais que ce soit Air Canada, simplement parce qu'il a le poids nécessaire. Vous desservez les grands centres, et il me semble que vous devriez prendre un peu d'expansion dans les autres régions.

Il se peut qu'il soit trop tard dans ce cas, mais je vous dirai deux choses: d'abord, vous devriez considérer la question, et ensuite, vous ne devriez plus refuser ce genre d'affaire. On a toujours eu vaguement l'idée que vous laisseriez tomber Thunder Bay et que vous le laisseriez aux compagnies régionales. C'est ce qu'on pense là-bas. Je ne dis pas que ce soit le cas, mais je tiens à vous avertir contre ce genre de mentalité si vous avez d'autres chances à l'avenir.

[*Text*]

Mr. Pratte: There is no possibility at all of our dropping Thunder Bay, I can assure you.

Mr. McRae: I am delighted to hear that. But I hope that you will have a look at the possibilities of some of these other areas—especially across Northern Ontario.

Mr. Pratte: We shall, sir.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman.

I am sure the members of Air Canada know that I am very happy about Terminal 2, but I do not want to rant and rave about it anymore.

• 2110

The Chairman: Please do not.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Blenkarn: I must say, Mr. Chairman, that I am not prepared to accept that the only reason he moved in there was for wide-bodied aircraft. I think the public generally is not prepared to accept that suggestion and believe that you were forced to do it by the government as a matter of national air policy, to take the government off the hook on this terminal.

I would like to know from you how much money Air Canada has spent in fixing up the terminal to satisfy Air Canada's requirements since you took over this terminal and started operating it.

Mr. Pratte: I do not have that information.

Mr. Blenkarn: In an answer I received from the Minister, I was told that you had spent $819,500, up to September 19—and I presume the answer was really not spendings up to September 19 but that, on September 19, he said you had spent this amount. Now, how much more than $819,500 have you spent since then, because it has certainly changed a lot more since then.

Mr. Pratte: Are you talking about our capital expenditures?

Mr. Blenkarn: Yes, I am talking about money spent on fixing up the terminal so that it is useful.

Mr. Pratte: I do not have that information. I can supply the information through the Chair, but I do not have it with me.

Mr. Blenkarn: All right.

Now, how much money have you spent in additional staff in order to make this terminal work? You have had to hire a number of people. How many more people did you have to hire and how much has your cost of employment gone up because of the move?

Mr. Pratte: I will supply that information to the Chair. I do not have it now.

Mr. Blenkarn: Does anyone on your staff have that kind of information?

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je vous assure que nous ne laissons pas du tout tomber Thunder Bay.

M. McRae: Je suis enchanté de l'apprendre. Mais j'espère que vous envisagerez les possibilités d'autres de ces régions, surtout au nord de l'Ontario.

M. Pratte: Certainement.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Je vous remercie, monsieur le président.

Les représentants d'Air Canada savent certainement que je ne suis pas satisfait de la situation du terminal 2, mais je ne veux plus remâcher la question.

Le président: N'en faites rien.

Une voix: Bravo!

M. Blenkarn: Je n'accepte pas l'explication sur laquelle c'est l'événement des grands avions qui vous a forcé à vous y rendre. Le public non plus ne croit pas à cette explication et soupçonne que c'est le gouvernement qui a forcé la main de la compagnie dans le cadre d'une politique nationale de transport aérien et pour essayer de mêler les cartes en quelque sorte.

Je voudrais savoir combien a dépensé Air Canada depuis le début pour remettre en état l'aérogare et le rendre plus conforme à ses besoins.

M. Pratte: Je n'ai pas les chiffres en main.

M. Blenkarn: En réponse à une question que je lui posais, le ministre a déjà indiqué que $819,500 avaient été dépensés au 19 septembre, et je suppose qu'il aurait dû dire le 19 septembre et non pas au 19 septembre. De toutes les façons c'est le montant qu'il a donné. Combien avez-vous dépensé en plus depuis ce temps puisqu'il y a eu certainement d'autres frais?

M. Pratte: Vous parlez des dépenses d'immobilisation?

M. Blenkarn: Je parle des dépenses qui ont dû être engagées pour améliorer l'aérogare et le rendre opérationnel.

M. Pratte: Je n'ai pas les chiffres. Je vais les obtenir pour vous et vous les transmettre par l'intermédiaire du président.

M. Blenkarn: D'accord.

Quelles ont été les dépenses supplémentaires au chapitre du personnel au nouvel aéroport? Vous avez sûrement engagé du personnel supplémentaire. Combien en avez-vous engagé et quels ont été les coûts occasionnés par ce gonflement de vos effectifs directement attribuables au déménagement?

M. Pratte: Je communiquerai tous les renseignements au président. Je ne les ai pas maintenant.

M. Blenkarn: Est-ce que vos collègues les ont?

[*Texte*]

Mr. Pratte: We do not have it here.

Mr. Blenkarn: You are also talking about extending Terminal 2. I understand from the Minister you are talking of a program that will cost the Canadian people $12,600,000. Is that so, and do you have to expand this terminal at this point?

Mr. Pratte: There is no question but that the terminal will have to be expanded if it is going to meet the demands of the public.

Mr. Blenkarn: You had some press releases in connection with some personnel-type carriers, or facilities to unload passengers, presumably out in the field, from a movable terminal, a mobile lounge.

Mr. Stevens: I was on it.

Mr. Pratte: Did it work?

Mr. Stevens: Eventually.

Mr. Blenkarn: Are you going to buy mobile lounges?

Mr. Pratte: I think that mobile lounges are bought by the ministry. They charge a rent.

Mr. Blenkarn: You rent mobile lounges?

Mr. Pratte: Pardon?

Mr. Blenkarn: You do not buy your own mobile lounges?

Mr. Pratte: No, they are supplied by the ministry in the same manner that they supply the terminal.

Mr. Blenkarn: Would the use of mobile lounges enable you to curtail the cost of expanding this terminal?

Mr. Pratte: If that were possible, we would do it; but I do not think it is possible.

Mr. Blenkarn: Well, you are not going to do it; the government is going to do it. In your opinion, would it be possible to save expansion of the terminal by the use of mobile lounges?

Mr. Pratte: I do not think so, sir.

The Chairman: I wonder if I could just interject a question for clarification purposes.

Mr. Pratte, as I understand the use of Terminal 2 and Terminal 1 in Toronto, and the further expenditures by either the government or Air Canada on Terminal 2, and taking that in conjunction with the users-pay concept that we are hearing more and more of around Ottawa here, would this suggest that, as a travelling person within Canada, I would have a cheaper flight if I went by CP Air and used Terminal 1, which would not need all these further expenditures; and that, therefore, the users-pay addition to the ticket would be less and that this might drive more and more passengers off Air Canada, rather than facilitate the prominent carrier for Canadians, Air Canada?

Mr. Pratte: I do not think that is the understanding. It is not the understanding I have of a users-pay concept.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Nous n'avons rien ici.

M. Blenkarn: Il a été question également de l'agrandissement de l'aérogare nº 2. Si j'ai bien compris le ministre, il y aurait un programme d'envisagé qui coûterait aux contribuables canadiens 12,600 mille dollars. Y a-t-il un tel programme, croyez-vous que vous devriez agrandir l'aérogare à ce stade-ci?

M. Pratte: Il ne fait aucun doute que l'aérogare devra être agrandi pour répondre à la demande du public.

M. Blenkarn: Les communiqués de presse ont fait état de véhicules, d'installations qui desserviraient les voyageurs qui débarquent des avions, de salle mobile, en quelques sortes, qui iraient sur les pistes elles-mêmes.

M. Stevens: J'en ai fait l'expérience.

M. Pratte: Avez-vous été satisfait?

M. Stevens: A la longue.

M. Blenkarn: Allez-vous acheter ces installations mobiles?

M. Pratte: Les salles mobiles sont achetées par le ministère. Le ministère les loue.

M. Blenkarn: Et vous en louez?

M. Pratte: Pardon?

M. Blenkarn: Vous n'en avez pas achetées?

M. Pratte: Non, elles sont achetées par le ministère comme toutes les autres installations dans les aérogares.

M. Blenkarn: Est-ce que l'utilisation de ces salles mobiles ne vous permettrait pas d'éviter les dépenses occasionnées par l'agrandissement de l'aérogare?

M. Pratte: Je ne crois pas que cela soit possible.

M. Blenkarn: De toute façon, ce n'est pas vous qui les achetez, mais le gouvernement. Croyez-vous que leur usage va permettre d'éviter l'agrandissement de l'aérogare?

M. Pratte: Je ne le crois pas.

Le président: Permettez-moi de poser une question pour éclairer un point.

Monsieur Pratte, il a été question de l'aérogare nº 2 et de l'aérogare nº 1 de Toronto, des dépenses qui devront être faites par Air Canada ou le gouvernement à l'aérogare nº 2. Or, il est beaucoup question ces temps-ci à Ottawa du concept qui veut que ce soit les usagers qui paient la note. Est-ce qu'il faut prévoir que les voyageurs canadiens qui voudront épargner devront faire appel à CP Air et utiliser l'aérogare nº 1 qui ne requièrent pas, eux de dépenses supplémentaires? Est-ce qu'il faut s'attendre que les frais ajoutés aux billets seront moindres chez CP Air et qu'il y aura de moins en moins de voyageurs chez Air Canada? Est-ce qu'il faut entrevoir que le concept jouera contre le principal transporteur du Canada?

M. Pratte: Ce n'est pas la façon dont je comprends le concept qui veut que ce soit l'usager qui paie la note.

[*Text*]

The Chairman: Well, I just wanted to bring it out so as to be clear on this.

Mr. Pratte: I do not think it is based on the amount of money that the carrier has to pay for the use of a certain facility: it has to do with the amount of money the government has to pay for setting up terminals and . . .

Mr. Blenkarn: Does the government make alterations to the terminal at your request, or do you, because of your leasehold arrangements, have to pay all the costs of alterations to the terminal?

Mr. Pratte: Sometimes they make alterations at our request and sometimes they refuse.

• 2115

Mr. Blenkarn: Do they increase your rent when they make these alterations?

Mr. Pratte: Usually they do, yes.

Mr. Blenkarn: So it is a question whether your rent goes up or whether you make the alterations and pay it out of current expense.

Mr. Pratte: Well, we are not allowed to make alterations, because they are the owners of the terminal, without their consent.

Mr. Blenkarn: Are you going to go ahead with their approval on the proposed extension of Terminal 2?

Mr. Pratte: That is being discussed among ourselves, the government and the Department of Transport at the present time.

Mr. Blenkarn: Will it have another long wing, very much like the present wing, running to the west of the entrance so that it will have a long corridor for people to walk down?

Mr. Pratte: No, I do not think so. I think it might have an extension but that does not necessarily mean that people will have to walk longer distances.

Mr. Blenkarn: Are you going to be able to put a moving sidewalk in Terminal 2?

Mr. Pratte: I do not know about that, sir. This is being discussed but I do not know.

Mr. Blenkarn: Do you get the rent from the concessions on Terminal 2 or does the government get that?

Mr. Pratte: The government gets that.

Mr. Blenkarn: So the rent the government gets from you is for just your terminal space and not for the concessions.

Mr. Pratte: That is right. So far the rules with respect to Terminal 2 regarding leasing have been the same as the rules applicable to other terminals where you have a number of airlines leasing or occupying the terminal.

Mr. Blenkarn: The people who want to use the concessions, unfortunately though, cannot go to the concessions unless they have a ticket on an airline, because they cannot get through to them. That is the way I see it anyway. You cannot go to a restaurant unless you enter a gate.

[*Interpretation*]

Le président: Je voulais simplement avoir quelques éclaircissements sur ce sujet.

M. Pratte: Le concept ne part pas des fonds que doit engager un transporteur pour avoir accès à certaines installations; il part des dépenses qui sont occasionnées au gouvernement pour les aérogares . . .

M. Blenkarn: Est-ce que le gouvernement agrandi l'aérogare à la suite de vos demandes ou êtes-vous forcé, de par vos contrats d'allocation, de souscrire aux coûts des changements qui sont faits?

M. Pratte: Il y a des changements que nous demandons et d'autres que nous refusons.

M. Blenkarn: Est-ce qu'il augmentent votre loyer lorsqu'ils font ces modifications?

M. Pratte: C'est ce qu'il font d'habitude, oui.

M. Blenkarn: Il s'agit donc de décider si votre loyer augmente ou si vous faites les modifications vous-même et les faites entrer dans les dépenses courantes.

M. Pratte: Nous n'avons pas véritablement le droit d'apporter des modifications car ce sont eux les propriétaires de l'aérogare, et nous ne pouvons le faire sans leur assentiment.

M. Blenkarn: Qu'allez-vous faire à la suite de leur approbation au sujet du projet d'agrandissement de l'aérogare numéro 2?

M. Pratte: Cela fait l'objet de discussions entre nous-mêmes, le gouvernement et le ministère des Transports à l'heure actuelle.

M. Blenkarn: Est-ce que cela comprendra un autre bâtiment en longueur très similaire à l'actuel, allant jusqu'à l'ouest de l'entrée si bien que les gens auront beaucoup à marcher?

M. Pratte: Non, je ne le pense pas. On procèdera peut-être à un agrandissement, mais cela ne veut pas nécessairement dire que les gens devront marcher sur de plus longues distances.

M. Blenkarn: Pourrez-vous installer un tapis roulant dans l'aérogare numéro 2?

M. Pratte: Je n'en sais rien, monsieur. On en discute, mais je n'en sais rien.

M. Blenkarn: Est-ce vous qui percevez le loyer des concessions dans l'aérogare numéro 2 ou le gouvernement?

M. Pratte: Le gouvernement.

M. Blenkarn: Par conséquent, le loyer que le gouvernement vous fait payer ne s'applique qu'à l'espace que vous occupez et non pas aux concessions.

M. Pratte: C'est exact. Jusqu'à présent, les règles s'appliquant à l'aérogare numéro 2 en ce qui concerne la location ont été les mêmes que celles qui s'appliquent à d'autres aérogares où vous avez un certain nombre de compagnies aériennes qui louent ou qui occupent l'aérogare.

M. Blenkarn: Les personnes qui veulent utiliser les concessions, bien malheureusement, ne peuvent se rendre dans ces concessions à moins qu'elles n'aient un billet d'avion, sans cela elles ne le peuvent. C'est ainsi que je vois les choses. On ne peut se rendre au restaurant sans passer par une porte.

[*Texte*]

Mr. Pratte: I do not think there is any control of that sort, sir. I never have been asked for my ticket before entering a restaurant at any airport.

Mr. Blenkarn: I would like to leave that subject for a moment, with your permission, Mr. Chairman, and perhaps ask Mr. Cochrane if he could give me a budget showing what you are going to do with $140 million when you get it.

Mr. M. Cochrane (Vice President, Finance, Air Canada): Yes, I can tell you generally what we are going to do.

Mr. Blenkarn: Have you a budget that you could table with the Committee indicating what is going to happen to this $140 million?

Mr. Cochrane: Well, we have the list of expenditures in various levels of detail. Do you want me to go over generally how much we are going to spend on aircraft and how much we are going to spend on other capital expenditures? The majority of it is for capital expenditures, most of it in the aircraft area.

Mr. Blenkarn: I think if we are going to go into clause-by-clause discussion—nobody has got to this yet—I think we have to have information from you with respect to how you are going to spend the $140 million that you are getting in Clause 7 of the bill. I think we are entitled to that in pretty fair detail, because some of us have been concerned that you are going to use this money in other ventures that we are not perhaps that happy about.

Mr. Cochrane: No, the $140 million will be primarily used for aircraft expenditures, which I can give you aircraft by aircraft.

Mr. Blenkarn: Could you table with the Chairman, rather than spend a great deal of time now, a detailed budget—and I am asking for a detailed budget—showing how this $140 million was arrived at and what it is for?

Mr. Cochrane: Sure.

Mr. Blenkarn: Could you also table with the Committee the number of aircraft and the various kinds of aircraft presently owned by Air Canada?

Mr. Pratte: This is in the Annual Report.

Mr. Cochrane: We can give you that list; there is no problem.

Mr. Blenkarn: You will be able to have an updated list.

Mr. Cochrane: Oh yes, definitely.

Mr. Blenkarn: Earlier in the hearings it was indicated by Mr. Baldwin that you were likely to make less money this year than last year. Have you a statement for the 11 months ending November 30 indicating your anticipated profitability or loss position?

Mr. Pratte: I am the one that indicated that.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je ne pense pas qu'il y ait un quelconque contrôle de ce genre, monsieur. On ne m'a jamais demandé mon billet avant d'entrer dans un restaurant dans aucun aéroport.

M. Blenkarn: avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais laisser cette question de côté pendant un instant, et demander à M. Cochrane s'il peut me donner un budget montrant ce que vous allez faire avec ces 140 millions de dollars lorsque vous les aurez.

M. M. Cochrane (vice-président, Finances, Air Canada): Oui, je peux vous dire d'une manière générale ce que nous allons faire.

M. Blenkarn: Avez-vous un budget qui pourrait être remis au comité et qui indiquerait ce qui va arriver à ces 140 millions de dollars?

M. Cochrane: Nous avons la liste des dépenses qui est plus ou moins détaillée. Voulez-vous que je vous dise d'une manière générale combien nous allons dépenser en appareils et combien nous allons dépenser en immobilisations? La majorité ira aux immobilisations ou frais d'équipement, pour la plupart consacrés aux appareils.

M. Blenkarn: Si nous passons à la discussion article par article—personne n'en est encore arrivé là—il faut, à mon avis, que nous sachions comment vous avez dépensé les 140 millions de dollars que vous accorde l'article 7 du projet de loi. Nous avons tout à fait le droit d'avoir des détails, car certains d'entre nous sont inquiets et pensent que vous allez consacrer cet argent à d'autres projets qui ne nous satisfont peut-être pas complètement.

M. Cochrane: Non, ces 140 millions de dollars seront principalement utilisés pour les dépenses d'équipement des appareils, et je peux vous donner des détails appareil par appareil.

M. Blenkarn: Pourriez-vous remettre cela au président, plutôt que de passer beaucoup de temps là-dessus maintenant, pourriez-vous lui transmettre un budget détaillé—et je demande un budget détaillé—indiquant comment on est parvenu à ce chiffre de 140 millions de dollars et à quoi ils seront consacrés?

M. Cochrane: Certainement.

M. Blenkarn: Pourriez-vous également transmettre au comité le nombre d'appareils et de types d'appareils différents dont Air Canada est actuellement le propriétaire?

M. Pratte: Cela figure dans le rapport annuel.

M. Cochrane: Nous pouvons vous donner cette liste, cela ne présente pas de problème.

M. Blenkarn: Vous pourrez avoir une liste à jour?

M. Cochrane: Absolument.

M. Blenkarn: Précédemment, M. Baldwin a indiqué que vos recettes seraient vraisemblablement moindres cette année par rapport à l'année dernière. Avez-vous un bilan pour les onze mois se terminant le 30 novembre, indiquant vos prévisions de profits ou de pertes?

M. Pratte: C'est moi qui ai indiqué cela.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Perhaps it was you then, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: I do not think I am prepared at this point in time to indicate what I expect to be the year-end results. I think, barring too many snow storms, we will not end up in the red.

• 2120

Mr. Blenkarn: Barring too many snow storms, you will not end up in the red; but it certainly will not be as profitable as last year.

Mr. Pratte: As I indicated before—at least, I think I did indicate it before—I did not expect that it would be as profitable as last year. Basically, this is due to wage settlements, inflation generally, and certainly the cost of fuel going up the way it has.

Mr. Blenkarn: Is it not also due to Terminal 2 and a couple of other things—Econair Canada Holidays Ltd., for example: and I want to ask you a few questions on that. Who of the directors or officers was responsible for the setup of Econair Canada Holidays Ltd.?

Mr. Pratte: I do not know that it matters who was responsible for that. As the head of the airline, I have to accept responsibility for whatever was done, and I do that.

The Chairman: One more question, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Is Econair Canada Holidays Ltd., still in business?

Mr. Pratte: Yes, it is.

Mr. Blenkarn: How much more money have you put into this business since October 31?

Mr. Pratte: I do not think we have put any money in this business.

Mr. Blenkarn: On October 31, you had a deficit of $485,000 on the operations, presumably from the commencement on approximately January 1, 1973 until October 31; and you then had only $9,800 in cash. Have you managed to operate in the month of November and so far in December with that $9,800 cash, having suffered that loss before?

Mr. Pratte: I think we have, sir. You know, you have to understand the nature of the loss there.

Mr. Blenkarn: Could you elaborate for a moment?

The Chairman: Mr. Blenkarn . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, with your indulgence, I think it is important to this Committee to understand that we have a $485,000 loss in this operation, and that is in one year; and I was wondering if Mr. Pratte could have the opportunity to explain the nature of the loss because I think it is a rather startling one—it is half a million dollars; it is not entirely chicken feed.

Mr. Pratte: I do not consider that as chicken feed; but this company was set up basically to consolidate charters and to handle the ABC charters, and there has been in that process also the sales agent for Air Canada. Early in the summer, we found out that the ABC charters were not selling as easily as had been expected. On some charters, we could not meet the 80 per cent rule of the CTC. Also, we needed equipment domestically as we really were short of capacity.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: C'était peut-être vous, monsieur Pratte.

M. Pratte: Je ne pense pas pouvoir en ce moment vous donner une indication de ce que seront les résultats de fin d'année. Si nous n'avons pas trop de tempêtes de neige, notre exercice ne sera pas trop déficitaire.

M. Blenkarn: A condition qu'il n'y ait pas trop de tempêtes de neige, vous ne serez pas en déficit, mais ce ne sera pas une année aussi fructueuse que l'an passé.

M. Pratte: Comme j'ai indiqué précédemment, du moins je pense, je ne m'attendais pas à faire autant de profits que l'an passé. Fondamentalement, ceci résulte des règlements concernant les salaires, de l'inflation d'une façon générale et l'augmentation du prix du carburant.

M. Blenkarn: Est-ce que ceci n'est pas dû aussi au terminus 2 et à un certain nombre d'autres affaires; l'*Econair Canada Holidays Ltd.*, par exemple j'aimerais vous poser quelques questions à ce sujet: quels sont les directeurs ou les agents qui sont responsables de l'établissement d'*Econair Canada Holidays Ltd.*?

M. Pratte: Je ne crois pas que ceci ait de l'importance; à titre de directeur de la compagnie aérienne je dois accepter la responsabilité de ce qui a été fait.

Le président: Une dernière question, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Est-ce qu'*Econair Canada Holidays Ltd.* est toujours en exploitation?

M. Pratte: Oui.

M. Blenkarn: Combien d'argent supplémentaire avez-vous injecté dans cette entreprise depuis le 31 octobre?

M. Pratte: Je ne crois pas avoir investi de l'argent dans cette affaire.

M. Blenkarn: Au 31 octobre, vous aviez un déficit de $485,000 sur l'exploitation, probablement du commencement d'environ le 1er janvier 1973 jusqu'au 31 octobre et vous n'aviez alors en caisse que $9,800. Est-ce que vous avez pu faire votre exploitation au mois de novembre et jusqu'ici en décembre avec ces $9,800 après avoir subi cette perte?

M. Pratte: Oui, il vous faut comprendre ici la nature de la perte.

M. Blenkarn: Pourriez-vous préciser?

Le président: Monsieur Blenkarn . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, avec votre indulgence, je crois que le Comité doit bien comprendre que dans cette opération il y a une perte de $485,000 en 1 an et je me demandais si M. Pratte pouvait nous expliquer la nature de cette perte car je crois que c'est assez important: un demi-million de dollars ce n'est pas une bagatelle.

M. Pratte: Je ne considère pas ceci comme une bagatelle, mais cette société a été établie fondamentalement pour réunir des vols nolisés et s'occuper des vols nolisés ABC et l'agent des ventes d'Air Canada a été impliqué dans ce processus. Tôt en été, nous nous sommes aperçus que ces vols nolisés ABC ne se vendaient pas aussi bien que prévu. Pour certains vols nolisés, nous ne pouvions pas atteindre les 80 p. 100 exigés par la Commission des transports. Il nous fallait aussi obtenir du matériel sur le plan intérieur car il nous manquait des sièges.

[*Texte*]

We therefore decided to cancel a certain number of charters on which people had booked but because this was known as the Econair subsidiary, rather than just cancel the charter and do nothing about it, Econair bought some tickets on Air Canada on the 22-45 day excursion plan. This is what is shown in Econair's books in the amount of $373,647, which you have on the income statement that we distributed the other day.

Mr. Blenkarn: That is called "Scheduled Transport Costs"?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Blenkarn: But you had an operating loss before that of $141,354?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Blenkarn: Then you lost another pile on the scheduled costs?

Mr. Pratte: For the reasons I have just mentioned.

Mr. Blenkarn: Oh, I see.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I will come back to you at a later time.

Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I would like once again to make reference to the retraining program that you have for your pilots and captains and other members of the crew. You will recall that, on November 27, I asked you about the possibility of bringing this training program of your crew members to Winnipeg because there were fewer flights to Winnipeg and a lot more space available, proper runways and certainly less congestion than you have in either Montreal or Toronto. You told me at the time that you would consider the matter, that it was worth looking into. To follow that up, in view of the fact that I was told you would have a class for training or retraining the crews at the beginning of February, I presume this would not be the only class you would have for crew training. You would have other classes that would come after that. In other words, instead of only one class, there will be several classes that will take place. There might be another class in April or May or something like that. Am I right?

• 2125

Mr. Pratte: That is the case. Your interpretation is correct.

Mr. Guay (St. Boniface): The reason I am saying that, Mr. Pratte, is because I happen to know a few air force pilots who cannot get out in time to meet your training program in February. Yet they will be out in the first week of May. So they could still qualify to get into subsequent training or retraining classes you will have, provided you are prepared to take them.

Mr. Pratte: I do not know whether we will still be hiring pilots in the month of May. I know we are going to start hiring some pilots in early January, but I do not know what the period is during which the hiring is going to continue. I can find that out and let you know.

Mr. Guay (St. Boniface): I would appreciate that. In view of the new aircraft you will obtain in 1974 under the program we are discussing at the present time, you will need a multiplicity of new aircrew to fill these positions.I happen to know that in Vancouver you will have some 76 or more, and in Toronto and Montreal an equal number or more. Even in Winnipeg you will have a few. So my point is that you would not be training them all in one class.

[*Interprétation*]

Nous avons par conséquent décidé d'annuler un certain nombre de vols nolisés mais puisque cette entreprise était connue au titre de filiale d'*Econair,* plutôt que d'annuler les vols nolisés et de ne rien faire, *Econair* a acheté certains billets d'Air Canada en vertu du plan d'excursion de 22 à 45 jours. C'est ce qui est indiqué dans les livres d'*Econair* pour $373,647 que vous trouverez dans l'état des revenus que nous avons distribué l'autre jour.

M. Blenkarn: Ceci était indiqué: «Coûts de transport prévus»?

M. Pratte: C'est exact.

M. Blenkarn: Mais vous aviez auparavant une perte d'exploitation de $141,354?

M. Pratte: C'est exact.

M. Blenkarn: Puis vous avez perdu à nouveau sur les coûts des vols prévus?

M. Pratte: Pour les raisons que j'ai indiquées.

M. Blenkarn: Oui, je vois.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous aurez la parole plus tard.

Monsieur Guay, vous avez la parole.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je voudrais parler à nouveau de ce programme de recyclage que vous avez pour vos pilotes et capitaines et les autres membres des équipages. Vous vous souviendrez que le 27 novembre, je vous ai demandé si vous ne pouviez pas transférer ce programme de recyclage à Winnipeg car il y avait beaucoup moins de vols allant à Winnipeg et beaucoup plus d'espace, des pistes appropriées et moins de congestion qu'à Montréal ou Toronto. Vous m'avez dit à l'époque que vous alliez étudier la question; que cela en valait la peine. Étant donné cette déclaration que vous auriez un stage de formation au début de février, je présume que ce ne serait pas le seul et que vous en offririez d'autres plus tard. En d'autres termes, au lieu d'un seul stage, il y en aura plusieurs. Un autre stage pourrait commencer en avril ou en mai, n'est-ce pas?

M. Pratte: C'est exact.

M. Guay (Saint-Boniface): Je soulève ce point, monsieur Pratte, parce qu'il m'arrive de connaître quelques pilotes de l'aviation qui n'auront pas quitté le service quand votre stage de formation commencera en février. Ils seront libres la première semaine de mai. Alors, il leur serait possible de suivre un de ces cours de formation que vous offrirez, pourvu que vous soyez prêt à les accepter.

M. Pratte: Je ne sais pas si nous allons engager des pilotes au mois de mai. Nous commencerons à les engager au début de janvier, mais je ne saurais dire quelle serait la durée de cette période d'engagement. Je pourrai obtenir cette information et vous la donner.

M. Guay (Saint-Boniface): Je l'apprécierais. Les nouveaux avions que vous obtiendrez en 1974 en vertu du programme qui fait maintenant l'objet de notre discussion exigeront une grande augmentation du personnel. Je sais qu'il y aura 76 postes à Vancouver et autant, sinon plus, à Toronto et Montréal. Même à Winnipeg il y en aura quelques-uns. Évidemment vous n'avez pas l'intention de les former tous à un seul stage.

[*Text*]

Mr. Pratte: Oh, no.

Mr. Guay (St. Boniface): So there must be several retraining classes.

Mr. Pratte: Most of the training takes place in the classroom and in simulators. There is some that takes place in the air.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Pratte, I just want to clarify this. You might have hired a pilot or you might have had discussions with a pilot whereby he will come into a certain class, be it in February or April or May or something like that.

Mr. Pratte: I will let you know whether we are planning to hire pilots in May. I really do not know.

Mr. Guay (St. Boniface): Would you be able to give me that relatively soon?

There is the other problem about decentralization of your training base in Western Canada I think decentralization would be good and also would possibly facilitate your training program where there is a lot more room. It would probably avoid a lot of congestion. The other point I would like to bring to your attention is to follow up on Mr. McRae's regional routes that he made reference to, except that mine are slightly different.

You have said several times, and I have heard you mention it, that your company provides a service to Canadians, with regard to their social needs, etcetera. Therefore, providing a service to Canadians would be your first function, not only on an international basis but to the Canadian people. In view of that, the regional routes are still important things to you, I presume.

Mr. Pratte: Oh, yes.

Mr. Guay (St. Boniface): I think it should be a responsibility of yours to go along with what Mr. McRae was saying. Why, then, could Air Canada not give consideration to service an appropriate airline—I have noticed the main objection to other regional carriers in some instances—to give service to Winnipeg Brandon, Brandon/Regina, Regina/Yorkton, and Dauphin/Winnipeg. I think that could be another route. Certainly Canadians require a service there which the other carriers have not been able to give.

I think if Air Canada is to give service to Canadians, possibly along with the other money-making routes you have you could give appropriate consideration to smaller flights with smaller aircraft, and give service to these Canadians which is badly needed. These people have no alternative at present but to use buses to reach the international airport in Winnipeg or to reach the airport in Regina.

Mr. Pratte: I will look into the route you just mentioned and I will let you know whether we feel we can serve it properly.

Mr. Guay (St. Boniface): I have no doubt that you can service it properly if you make up your mind to do it. It is a matter, Mr. Pratte, of the appropriate consideration being given. Let them serve it. I think that is a secondary matter because if you can make up your mind you are going to go into it, you would serve it properly. I have no doubt about that.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Non, pas du tout.

M. Guay (Saint-Boniface): Ainsi, il doit y avoir plusieurs stages de formation.

M. Pratte: La majeure partie de la formation a lieu dans la salle de classe et dans les simulateurs. Seulement une partie se déroule dans l'air.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur Pratte, encore une explication. Quand vous engagez un pilote, vous précisez le mois dans lequel il commencera son stage de formation, que ce soit en février, en avril ou en mai, si je comprends bien.

M. Pratte: Je vous ferai savoir si nous avons l'intention d'engager des pilotes en mai. Pour le moment, je ne le sais pas.

M. Guay (Saint-Boniface): Pourriez-vous me donner cette information bientôt?

En ce qui concerne le Canada de l'Ouest, je crois que la décentralisation serait un avantage et faciliterait sans doute votre programme de formation. Puisqu'il y a beaucoup plus d'espace, cela vous donnerait davantage de liberté. Une autre question qui m'intéresse est celle qui a été soulevée par M. McRea concernant les routes régionales. Je ne vais pas répéter les mêmes observations.

Vous avez dit à plusieurs reprises que votre Société fournit un service aux Canadiens en tenant compte de leurs besoins sociaux, etc. Je présume que cela, et non seulement sur le plan international, constitue votre première raison d'être en ce qui concerne le peuple canadien. Étant donné cet objectif que vous vous êtes fixé, j'ose croire que vous continuez à accorder de l'importance aux routes régionales.

M. Pratte: Oui.

M. Guay (Saint-Boniface): Je crois que vous devriez essayer de mettre en pratique la suggestion de M. McRae. Pourquoi Air Canada n'envisagerait-il pas la possibilité de donner un service entre Winnipeg et Brandon, Brandon et Regina, Regina et Yorkton et entre Dauphin et Winnipeg? Vous pourriez certainement établir de nouvelles routes puisque le service est en demande et que les autres lignes ne l'ont pas donné.

Si Air Canada doit servir les Canadiens, il doit accepter des routes qui sont moins rentables que celles entre les villes plus importantes. Vous pourriez offrir ce service avec des avions plus petits et ainsi satisfaire à un grand besoin. Actuellement, les gens dans les villes que j'ai mentionnées sont obligés de se rendre en autocar aux aéroports internationaux à Winnipeg et Regina.

M. Pratte: Je vais examiner la route que vous avez proposée et je vous dirai si nous nous croyons en mesure de la desservir adéquatement.

M. Guay (Saint-Boniface): Il n'y a aucun doute que vous pourrez la desservir adéquatement si vous êtes bien décidés à le faire. C'est simplement une question de prendre une décision, monsieur Pratte. Vous n'avez qu'à offrir le service. C'est là une chose secondaire car si vous vous décidez à prendre cette mesure, elle rendrait un service opportun. Je n'en doute guère.

[*Texte*]

• 2130

Why is it that your company seems to look upon these smaller routes? I know they are not a make money proposition. What I am coming back to is the service to people, service to Canadians. After all, the Government of Canada has taken a certain amount of loss, too, in this particular regard. So why can we not give them service by not only picking the paying routes but also in some instances taking the losing routes?

Mr. Peters: The simple answer is to buy an aircraft to service that and they will not buy them.

Mr. Mackasey: They could buy a lot more for $140 million.

Mr. Peters: You can not unload and service a DC-9 with 100 and some passengers.

Mr. Mackasey: Then we will get small ones and call them petercrafts.

Mr. Peters: There are airplanes like that in the world, you know.

Mr. Pratte: I personally have no objection at all. I do not think the corporation has any objection to undertaking that kind of role. But I think everybody has to agree, because of statements issued by various ministers, that this is not considered as our function and this is not the direction we have received from the government. These kinds of routes, under statements issued in 1969, which confirm previous statements issued before that, were reserved for so-called regional carriers.

Mr. Guay (St. Boniface): This is exactly, Mr. Pratte, where Mr. McRae and I want to ask you the next question. If that is the case why does Air Canada oppose it in some instances carrier willing to provide the service applies to the CTC permission to do so? Why do you not encourage them, on the other hand, to make proper connections with you and bring additional customers to such international airports as Winnipeg or Regina, thereby benefiting Air Canada, instead of saying, "No, we do not want you to give a certain service in certain areas".

Mr. Pratte: I do not think we ever have taken the position that we do not want them to give a certain service.

Mr. Guay (St. Boniface): There has been some opposition in some instances.

Mr. Pratte: I think what we said in certain instances is that we felt that this was not a route that was designed to be served by or suited for, a regional carrier, or that was not the route that could sustain three carriers. We have said that, but I do not think we have ever opposed an application on the basis that Canadians were not entitled to that kind of service.

Mr. Guay (St. Boniface): The reason I asked is to clarify the matter, because we often hear that statement being made and I think there is no better time to clear it than while you are here. If you say that you do not oppose it, I am prepared to accept your statement. But I think it is good to clarify it. The purpose of my question was to clarify that once and for all, because too often we hear members and other people say you are opposing such things as that.

[*Interprétation*]

Pourquoi votre Société semble-t-elle délaisser ses plus petites lignes? Je sais bien sûr que ces dernières n'assurent pas des profits exorbitants. Mais j'en reviens au concept de service à la population, soit le service aux Canadiens. Après tout, le gouvernement du Canada a assumé également une certaine perte à cet égard. Or, ne pouvons-nous pas leur assurer un service non seulement en choisissant les voies payantes mais également dans certaines circonstances en prenant celles qui comportent un certain déficit?

M. Peters: La réponse simple serait d'acheter un avion pour desservir ces lignes, ce qu'ils ne feront pas.

M. Mackasey: Ils pourraient en acheter beaucoup plus pour 140 millions de dollars.

M. Peters: Vous ne pouvez pas décharger et exploiter un DC-9 avec une centaine de voyageurs.

M. Mackasey: Nous en achèterons donc de plus petits que nous appelons les avions «peters».

M. Peters: Ces avions existent dans le monde vous savez.

M. Pratte: Je ne m'y oppose pas personnellement. Je ne crois pas que la Société s'oppose à jouer un rôle de ce genre. Mais je crois que tout le monde conviendra étant donné la déclaration émise par divers ministres, ce rôle n'est pas considéré comme le nôtre et que ce n'est pas la direction que nous avons reçue du gouvernement. Ce genre de routes aux termes des déclarations émises en 1969 qui confirmaient l'ancienne déclaration émise auparavant, étaient réservées aux soi-disant transporteurs régionaux.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est exactement, monsieur Pratte, ce que M. McRae et moi-même avaient l'intention de vous poser dans notre prochaine question. Si c'est le cas, pourquoi Air Canada s'y oppose-t-elle dans certains cas alors que dans d'autres un autre transporteur est disposé à assurer les services en faisant une demande à la CTC qui lui accordera la permission? Pourquoi ne pas les encourager d'autre part à faire les correspondances opportunes avec vous et à amener des passagers supplémentaires à des aéroports internationaux tels Winnipeg ou Regina profitant ainsi à Air Canada au lieu de dire non nous ne voulons pas vous donner un certain service dans certaines régions.

M. Pratte: Je ne sache pas que nous ayons pris une telle position portant que nous ne voulons pas offrir un certain service.

M. Guay (Saint-Boniface): Il y a eu des oppositions dans certains cas.

M. Pratte: A mon sens ce que nous avons dit dans certains cas c'est que nous estimons que cette route n'avait pas été désignée pour être desservie par Air Canada ou conçue pour un transporteur régional ou encore que cette route ne pouvait pas supporter trois transporteurs. Nous l'avons dit mais je ne pense pas que nous nous soyons jamais opposés à une demande en fonction du fait que les Canadiens n'ont pas droit à ce genre de service.

M. Guay (Saint-Boniface): La raison pour laquelle j'ai posé cette question était pour apporter des précisions. Nous entendons souvent cette déclaration et à mon sens c'est le temps tout indiqué pour apporter des éclaircissements qui s'imposent quand vous êtes ici. Si vous dites que vous ne vous y opposez pas, je suis supposé à vous croire. Mais je pense qu'il importe d'apporter des précisions. Le but de ma question était de connaître la vérité une fois pour toutes car trop souvent nous entendons les députés et d'autres personnes dire que vous vous opposez à de telles initiatives.

[*Text*]

Mr. Pratte: Certainly we are opposing applications for routes made by regional carriers where these applications are designed to duplicate our services. This is the category of applications that we are opposing. But we are not opposing applications where we have no interest in flying and we know we are not going to have an interest in flying that route.

Mr. Blenkarn: Mr. Pratte, did you oppose Norontair the Ontario government airline application?

Mr. Pratte: Yes, we did oppose that.

Mr. Blenkarn: Why?

Mr. Pratte: I do not know whether it reached the application stage, but we opposed it because that implied our giving up most of our stations in the Province of Ontario. It is not Norontair.

An hon. Member: You are in bed with Norontair.

Mr. Pratte: No, it is not Norontair that you refer to.

An hon. Member: You are in bed with them.

Mr. Pratte: Are you referring to Norontair or the previous company that at one point almost made an application.

An hon. Member: You are in bed with Norontair.

Mr. Blenkarn: It is Norontair.

Mr. Pratte: I do not know whether this is the proper thing to say but the Norontair matter is a division of responsibilities between a third level carrier and Air Canada and we are working closely with them in integrating the schedule and giving such assistance as we can.

• 2135

Mr. Mazankowski: Mr. Pratte, in addition to the announcement of the filling of the vacancy of the President, you made other announcements today, I understand; you also created two new posts, group vice-presidents. Is that correct?

Mr. Pratte: Mr. Tennant was Vice-President, Technical Services. His title has been changed to reflect, in my view, his responsibilities better; his title has been changed to Group Vice-President, Technical Services, and he will continue to be responsible as he was before for the maintenance branch, the flight operations branch and purchasing and facilities branch.

Mr. Mazankowski: Pardon me, Mr. Pratte. Prior to that, according to the 1972 report, he was Vice-President and Assistant to the Chairman.

Mr. Pratte: Yes, but about a year ago he was made Vice-President, Technical Services, which in effect was a group vice-president, and I decided to take advantage of this opportunity to have a title that reflects his responsibility better. Another appointment that has been announced is that of Mr. d'Amours as Group Vice-President, Sales and Services, to be in charge basically of the five regions and inside service.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Nous nous opposons certainement aux demandes de routes faites par certains transporteurs régionaux là où les demandes supposent un chevauchement de nos services. Il s'agit de la catégorie de demandes qui reçoit notre opposition mais nous ne nous opposons pas à celles qui ne suscitent pas notre intérêt relativement au vol car nous savons que nous ne serons jamais intéressés à voler sur cette voie.

M. Blenkarn: Monsieur Pratte, vous êtes-vous opposé à la demande qu'a faite la compagnie aérienne Norontair au gouvernement de l'Ontario?

M. Pratte: Oui, nous y sommes opposés.

M. Blenkarn: Pourquoi?

M. Pratte: Je ne sais pas si la marche des événements en est arrivée à l'étape de la demande, mais nous nous y sommes opposés car cela supposait l'abandon de nos quatre postes dans la province de l'Ontario. Il ne s'agit pas de Norontair.

Une voix: Vous couchez avec Norontair.

M. Pratte: Non, ce n'est pas à Norontair que vous faites allusion.

Une voix: Je vous dis que vous couchez avec eux.

M. Pratte: Parlez-vous de Norontair ou de l'ancienne société qui, à un moment donné, était sur le point de faire une demande.

Une voix: Vous couchez avec Norontair.

M. Blenkarn: Ce n'est pas Norontair.

M. Pratte: Je ne sais pas si ce que je veux dire est opportun, mais l'affaire Norontair constitue une répartition de responsabilités entre un transporteur de troisième ordre et Air Canada et nous travaillons étroitement avec eux pour leur donner toute l'aide possible.

M. Mazankowski: Monsieur Pratte, je crois que vous avez annoncé plusieurs choses aujourd'hui, notamment que le poste de président ne serait plus vacant. Vous avez également créé deux nouveaux postes de vice-président. Est-ce exact?

M. Pratte: M. Tennant était vice-président des services techniques. Son titre a été changé pour mieux traduire à mon sens, ses responsabilités; son titre est devenu: vice-président du Groupe des services techniques et il continuera d'être responsable comme auparavant de la Direction de l'entretien, de celle des Opérations des vols ainsi que de la Direction des achats et des installations.

M. Mazankowski: Je m'excuse, monsieur Pratte. Auparavant, d'après le rapport de 1972, il était vice-président et l'adjoint du président.

M. Pratte: Oui mais il y a un an environ il a été nommé vice-président des Services techniques ce qui en somme est un vice-président de groupe et j'ai décidé de tirer partie de cette occasion pour que le titre reflète mieux ses responsabilités. Une autre nomination qui vient d'être annoncée est celle de M. d'Amours à la vice-présidence du Groupe des ventes et services et qui sera chargé pour l'essentiel des cinq régions et du Service interne.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What will his job actually entail? Is that a co-ordinating role?

Mr. Pratte: Yes, a co-ordinating role and that of a general sales and service manager.

Mr. Mazankowski: Where does the Vice-President, Marketing, come in then? What is his responsibility?

Mr. Pratte: He is the other side. Marketing in our terminology is not responsible for the selling part of the business. It is marketing in the sense of planning; the sales end of the business is another branch, another responsibility.

Mr. Mazankowski: And that will be Mr. d'Amours' responsibility.

Mr. Pratte: The selling part of the business; he will be in charge of sales and service. He is replaced as Vice-President for the Eastern Region by Mr. John McGill who was Director of In-flight Service; and Mr. McGill in turn is replaced as Director of In-flight Service by Mr. David Bryce Buchanan who was in charge of commercial communication, or some word to that effect, in the marketing branch.

Mr. Mazankowski: Does the executive structure of the company remain the same in total numbers of people then?

Mr. Pratte: Yes, there is no change.

Mr. Mazankowski: What about the role of the President? Will Mr. Vaughan's role be basically the same? Will he have the same duties basically as the role that was performed by Mr. Baldwin?

Mr. Pratte: No, I think it will be slightly different. Mr. Vaughan will be basically the number two man in the company, both within the company and externally, and he will be acting especially, I hope—and this is the understanding we have—in a chief-of-staff capacity to me.

Mr. Mackasey: How does that vary, if I may ask a supplementary, from Mr. Baldwin's role? Was he not number two as well?

Mr. Pratte: Yes but the basic difference is that Mr. Baldwin was basically responsible, as was mentioned I think by him or by me . . .

Mr. Mazankowski: In day-to-day operations of the airline.

Mr. Pratte: . . . in the day-to-day operations. The whole structure was based on a clear division of responsibilities between the planning on the one hand and what one could call the "doing" on the other hand.

Mr. Mazankowski: Who will now be responsible for the day-to-day operations? Is that position redundant or will that fall on your shoulders?

Mr. Pratte: With the group vice-president concept . . .

Mr. Mazankowski: You have a sort of super group now.

Mr. Pratte: No, there is no super group. As a matter of fact, the number of levels in some cases is being reduced. For instance, if you take the regions, the vice-presidents for the regions before were reporting to the President who was reporting to me. Now they will report to a group vice-president who will report to me, so there is no superstructure.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: En quoi consistera sa tâche? Aura-t-il un rôle de coordinateur?

M. Pratte: Oui, coordinateur et directeur général des ventes et des services.

M. Mazankowski: Qu'arrive-t-il du vice-président chargé du service commercial alors? Quelle est sa responsabilité?

M. Pratte: Il est de l'autre côté. Le responsable du service commercial n'est pas chargé des ventes. Il s'agit de la planification; les ventes relèvent d'une autre direction, d'une autre responsabilité.

M. Mazankowski: Ce sera donc la responsabilité de M. d'Amours?

M. Pratte: Le secteur des ventes tombera sous sa direction. Il est remplacé en tant que vice-président de la région est du Canada par M. John McGill qui était auparavant directeur du Service des vols intérieurs; et M. McGill en retour est remplacé à la direction des vols intérieurs par M. David Bryce Buchanan qui auparavant était chargé des liaisons commerciales, je crois au sein de la direction commerciale.

M. Mazankowski: L'organigramme de la direction de la Société demeure donc la même pour ce qui est de l'effectif?

M. Pratte: Oui, il n'y a pas de modification.

M. Mazankowski: Quel est le rôle du président? Celui de M. Vaughan sera-t-il le même pour l'essentiel? Aura-t-il fondamentalement les mêmes pouvoirs et jouera-t-il le même rôle que M. Baldwin?

M. Pratte: Non, son rôle sera quelque peu différent. M. Vaughan sera le deuxième en importance dans la Société à la fois au sein de la Société et à l'extérieur et il agira surtout je l'espère et c'est vraiment la façon dont on comprend son rôle en tant que chef du personnel qui relève de ma direction.

M. Mackasey: En quoi cela diffère-t-il, si vous me permettez une question supplémentaire, du rôle de M. Baldwin? N'était-il pas aussi le second en importance?

M. Pratte: Oui, mais la différence essentielle est que M. Baldwin était fondamentalement responsable comme il l'a mentionné . . .

M. Mazankowski: Des services quotidiens.

M. Pratte: . . . des activités quotidiennes. Toute l'organisation était basée sur une répartition nette et précise des responsabilités entre la planification d'une part et ce qu'on pourrait appeler l'exécution d'autre part.

M. Mazankowski: Qui sera désormais responsable des activités quotidiennes? Ce poste est-il superflu ou devrez-vous porter ce fardeau?

M. Pratte: Grâce au vice-président de groupe . . .

M. Mazankowski: Vous avez désormais une espèce de super groupe . . .

M. Pratte: Non, il n'y a pas de super groupe. En fait, le nombre de niveaux dans certains cas, a été réduit. Par exemple, si vous prenez la région, vous vous rendrez compte que les vice-présidents étaient responsables devant le président qui lui se rapportait à moi. Maintenant ils rendront compte de leurs actes à un vice-président de groupe qui en fera autant à mon endroit si bien qu'il n'existe aucune super structure.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Well then in some respects . . .

Mr. Pratte: I would say that what I have adopted, with the concurrence of the board, is really the creation without saying it of something like the office of the chairman of which the president is part, this is a concept that has been adopted by many corporations in the United States and by some airlines outside the United States too. I think there are two things that are important: within the company it is important that one man be seen as being in charge and being responsible; on the other hand, since I am pretty cognizant of the fact that I am no superman, I cannot be there 24 hours a day. There has to be someone who, both internally and externally, as number two, can speak for me at all times, but that man cannot be someone who has day-to-day executive responsibility because then he cannot do that job.

• 2140

Mr. Mazankowski: Do you have a number three man?

Mr. Pratte: No. I think I have enough with Mr. Vaughan here.

Mr. Mazankowski: How will this new structure affect the composition of your senior executive committee that you referred to in questions posed by Mr. MacKay at a previous meeting. Could you give the Committee the names and the positions of the people that will constitute that senior executive committee?

Mr. Pratte: I think the essential difference is that, what we call the executive committee, is now going to be composed of all the V.P.'s that report to me plus the president, so that the executive committee will be composed, in addition to myself and Mr. Vaughan, of V.P. Personnel, Mr. Chartrand; the V.P. of Computer and Systems Services, Mr. Jeanniot; Mr. Ménard in charge of marketing; Mr. Tennant, the Vice-President of Technical Services; Mr. Cochrane in charge of Finance; Mr. Taylor in charge of Public Affairs; and Mr. d'Amours in charge of the regions.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, have you left any of them out or have you read them all?

Mr. Pratte: Those are all the group V.P.'s or staff V.P's that report to me plus the president. Then you have, beyond that, the five regional vice-presidents who will report to Mr. d'Amours, namely Mr. McGill, Mr. Callen, Mr. Kantor, Mr. Labrie and Mr. Laing.

Mr. Mackasey: Who will they report to?

Mr. Pratte: They will report to Mr. d'Amours as group vice-president. Then you have three vice-presidents that report to Mr. Tennant, namely Mr. Davis who is in charge of Flight Operations, Mr. Olson, and Mr. Norberg.

Mr. Mazankowski: In an answer to a previous question posed by Mr. Mackasey with respect to the relationship of the government, in the realignment process that you have undertaken do you, as the Chairman of Air Canada, have to obtain the approval of the government, or the Minister in this particular case?

Mr. Pratte: The appointment of the president, like the appointment of any of the other officers is, under the Air Canada Act, a matter for the Board to decide.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Donc à certains égards . . .

M. Pratte: J'ai adopté avec l'appui du Conseil sans vraiment le dire la création ou ce qui ressemblerait au bureau de vice-président dont le président fait partie. C'est là un concept qui a été adopté par plusieurs sociétés incorporées aux États-Unis et par certaines compagnies aériennes à l'extérieur des États-Unis également. Je pense que ce sont là deux choses importantes: au sein de la Société il est important qu'un homme soit considéré comme responsable; d'autre part comme je ne suis pas un superman, je ne peux pas travailler 24 heures par jour. Quelqu'un doit toujours en second à l'intérieur et à l'extérieur de la société se faire en tout temps mon porte-parole, mais cette personne ne peut pas avoir de responsabilités administratives quotidiennes car à ce moment-là il ne peut pas faire ce travail.

M. Mazankowski: Avez-vous un homme en troisième?

M. Pratte: Non. Je pense que M. Vaughan me suffit.

M. Mazankowski: En quoi cette nouvelle structure touchera-t-elle la composition de votre comité exécutif supérieur dont vous avez parlé lors des questions posées par M. MacKay à une autre réunion. Pouvez-vous donner au Comité les noms et les postes des personnes qui composeront le comité exécutif et supérieur?

M. Pratte: Je pense que la différence est essentielle en ce sens que ce que nous appellons un comité exécutif sera désormais composé de tous les vice-présidents qui me rendent compte de leurs activités en plus du président si bien que le comité exécutif sera composé en outre moi-même et M. Vaughan du vice-président du personnel M. Chartrand; du vice-présidennt du service des systèmes et d'ordinateurs, M. Jeanniot; M. Ménard, vice-président de la commercialisation; M. Tennant, vice-président du service technique; M. Cochrane chargé de la finance; M. Taylor proposé aux affaires publiques et M. d'Amours vice-président des régions.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, en avez-vous laissé de côté ou avez-vous lu tous les noms?

M. Pratte: Ces gens-là composent le groupe de vice-présidents ou des vice-présidents du personnel qui me rendent compte de leurs activités en plus du président. En outre, vous avez les cinq vice-présidents régionaux qui feront rapport à M. d'Amours, notamment M. McGill, M. Callen, M. Kanton, M. Labrie et M. Laing.

M. Mackasey: Devant qui répondent-ils de leurs actes?

M. Pratte: A M. d'Amours en tant que vice-président du groupe. En outre, il y a trois vice-présidents qui font rapport à M. Tennant, notamment M. Davis qui est chargé des activités des vols, M. Olson et M. Norberg.

M. Mazankowski: En réponse à l'autre question posée par M. Mackasey concernant le rapport du gouvernement, le processus de remaniement que vous avez entrepris, devez-vous en tant que président d'Air Canada obtenir l'approbation du gouvernement ou du ministre dans ce cas particulier?

M. Pratte: La nomination du président tout comme celle de tout autre officier relève aux termes de la Loi sur Air Canada de la décision du Conseil.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: And the Board is made up of the nine people of whom four are appointed by Governor in Council and five are elected by . . .

Mr. Pratte: I should say that I have had some conversation with the Minister about these matters, and certainly about the appointment of Mr. Vaughan.

Mr. Mazankowski: I presume that you recommend to the Board and the Board ratifies the decision. Is that correct?

Mr. Pratte: At times I wish it were that way. But there are some poeple on the Board who are very strong, and I think that is good. I think the Board is quite a good one, each one of them has their own views, and I certainly would not want to have a Board composed of "yes" men.

Mr. Mazankowski: Was this restructuring the product of an internal decision or did you have outside consultants come in and do anything with it?

Mr. Pratte: No, I did not have any outside consultants. I discussed the basic principle with each one of the vice-presidents but one, because that person happened to be too far away at that time, I also discussed it extensively with the Board members, and I think we arrived at a structure that in effect meets the essential wishes of certainly the vice-president and the Board members.

Mr. Mazankowski: How often does the Board of Directors meet?

Mr. Pratte: We meet once a month except during the month of July. In other words, we usually try to combine July and August. The meeting starts at 9.30 a.m. and very often they go over into the afternoon.

Mr. Mazankowski: I have one further supplementary, which will be my final one, Mr. Chairman.

The Chairman: Make it quick.

• 2145

Mr. Mazankowski: In response to the question posed by Mr. Blenkarn arising out of his question respecting a financial statement. Do you not have a nine-month operating statement for Air Canada that you could table with the Committee?

Mr. Pratte: I do not have it with me, sir.

Mr. Mazankowski: Is there one available that the Committee members could see? You will appreciate, Mr. Pratte, that we are working from a nonaudited statement of 1972. We are being asked to approve a bill and the Chairman is very anxious to see this bill go into clause-by-clause study tomorrow. It would help the members a great deal if we could have that information before us so we could deal more knowledgeably and more objectively with the assessment.

Mr. Pratte: As far as I am concerned, we have these statements every month but I have always been told that the practice has been for a Crown corporation not to divulge its figures until the financial statement is tabled in the House.

Mr. Mazankowski: But you are another commercial corporation in many respects and it is quite in order and, indeed, a common occurrence for most commercial corporations involved in the same business as you are to do this.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Et le Conseil est composé de neuf personnes dont quatre sont nommées par le Gouverneur en conseil et cinq sont élues par . . .

M. Pratte: J'avoue que j'ai entretenu des échanges avec le ministre à ce propos et certainement à propos de la nomination de M. Vaughan.

M. Mazankowski: Je présume que vous recommandez au Conseil et ce dernier ratifie la décision. Ai-je raison?

M. Pratte: Parfois, j'espérerais qu'il en soit ainsi. Mais au sein du conseil il en est qui ont de très forte personnalité et je pense que cela est excellent. A mon sens, le Conseil a de bons éléments et chacun d'eux exprime des points de vue divers et je ne voudrais certainement pas avoir un Conseil composé de beni-oui-oui.

M. Mazankowski: La nouvelle structure est-elle le fruit d'une décision interne ou avez-vous consulté des conseillers extérieurs qui y ont mis la main?

M. Pratte: Non, nous n'avons pas reçu les services de conseillers venant de l'extérieur. J'ai discuté un principe fondamental avec chacun de mes vice-présidents à l'exception d'un parce que cette personne était trop loin à ce moment-là et j'en ai discuté également de façon exhaustive avec les membres du Conseil si bien que nous en sommes arrivés à une structure qui en fait répond pour l'essentiel aux besoins du vice-président et des membres du Conseil.

M. Mazankowski: Combien le Conseil d'administration se réunit-il?

M. Pratte: Une fois par mois à l'exception du mois de juillet. En d'autres termes, nous essayons de combiner d'habitude les mois de juillet et août. La réunion commence à 9h.30 et se prolonge dans l'après-midi.

M. Mazankowski: J'ai une autre question supplémentaire qui sera ma dernière, monsieur le président.

Le président: Allez-y mais rapidement.

M. Mazankowski: Je désire répondre à la question posée par M. Blenkarn à l'égard d'un état financier. Air Canada a-t-il un état financier d'exploitation de neuf mois que vous pouvez déposer devant le comité?

M. Pratte: Je ne l'ai pas avec moi, monsieur.

M. Mazankowki: Un tel état est-il disponible pour que les membres du comité puissent l'examiner? Vous devez comprendre, monsieur Pratt, que nous travaillons à partir d'un état financier non vérifié de 1972. On nous demande d'approuver un bill et le président est très désireux de commencer l'étude article par article de ce bill demain. Il nous serait très utile d'avoir ces renseignements afin d'examiner le bill de façon plus compétente.

M. Pratte: Pour mon compte, nous recevons ces états financiers tous les mois mais on m'a toujours dit que selon la coutume les sociétés de la Couronne ne publient pas leurs chiffres avant que leur état financier soit déposé à la Chambre.

M. Mazankowski: Cependant, vous êtes une autre société commerciale de plusieurs points de vue et il est donc tout à fait normal que vous le fassiez de même que les autres sociétés qui exploitent ce secteur.

[*Text*]

Mr. Pratte: I agree. I am aware of that practice, but I have also heard that the practice was for commercial Crown corporations not to divulge their financial results until such time as the report was tabled in the House. Whether it is a good practice or not, I . . .

Mr. Mazankowski: In this particular instance, considering that we do not have a knowledge of the statement, considering that a number of questions have been asked regarding the expenditure of the $140 million, plus the 13 million which this bill seeks to legislate, would it not be in the best interests of your corporation and of Parliament and of this Committee that we have that information?

Mr. Pratte: Those statements are not going to be audited any more than is the annual report that you have before you.

Mr. Mazankowski: I quite appreciate that, but perhaps two non-audited statements might . . .

Mr. Pratte: I have no objection to producing that. I do not have a copy with me now, but through the Chairman, I would be perfectly happy to produce that document.

Mr. Mazankowski: Thank you. In addition, at the last Committee meeting there were the utilization factors that I had requested. I hope that you can table that at the same time.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman. First, I would like to take the opportunity to congratulate Mr. Vaughan on his appointment as President of Air Canada. Second, Mr. Chairman, through you, under Board of Directors it is indicated that there are several directors mentioned as elected by the shareholders. Who are the shareholders of Air Canada?

Mr. Pratte: The shareholders are, in effect, one shareholder: the CNR; the Canadian National Railways.

Mr. Campbell: Do you have others?

Mr. Pratte: No, they are the sole shareholder.

Mr. Campbell: I had an experience some time ago with CP Air who have three classes on their aircraft. They have first class, economy and they also have another class. Are you aware of that? The third class sit with the economy people but they are not entitled to the meal. This was on a six-hour flight and the reduction in cost is considerable. Could this not apply to some of our Air Canada overseas flights?

Mr. Pratte: I am not aware of that. Was it on a flight to Hawaii?

Mr. Campbell: It was on a flight from Vancouver to Hawaii, yes.

Mr. Pratte: I will look into it; I am not aware of that.

Mr. Campbell: With the increase in rates and inflation, this might enable many more people to fly. I found it quite interesting and I thought I would mention it. I think on that ticket, which was something like $249 return flight, the difference was around $20 or $25. To some people that is a considerable amount of money.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je suis d'accord. Je suis au courrant de cette pratique, mais on m'a toujours dit que selon la coutume, les sociétés de la Couronne ne publient pas leur résultat financier avant le dépôt du rapport à la Chambre. Que cette pratique soit bonne ou non, je . . .

M. Mazankowski: Dans ce cas-ci, étant donné que nous avons une certaine connaissance du rapport, et étant donné que plusieurs questions ont été posées à l'égard des dépenses de 140 millions de dollars plus les 13 millions de livres que ce bill cherche à légiférer, ne serait-il pas au mieux des intérêts de notre société, du Parlement et de ce comité que nous ayons ces renseignements?

M. Pratte: Ces états financiers ne feront pas plus l'objet d'une vérification que le rapport annuel que vous avez devant vous.

M. Mazankowski: Je comprends cela mais deux états non vérifiés pourraient . . .

M. Pratte: Je ne m'y oppose pas. Je n'ai aucune copie avec moi à l'heure actuelle, mais je serai parfaitement heureux de vous fournir ce document par l'intermédiaire du président.

M. Mazankowski: Merci. A la dernière réunion du comité, on a parlé des facteurs d'utilisation que j'avais demandés. J'espère que vous pourrez les déposer en même temps.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Merci, monsieur le président. Je voudrais d'abord féliciter M. Vaughan de sa nomination comme président d'Air Canada. Deuxièmement, monsieur le président, on indique que plusieurs membres du Conseil d'administration ont été élus par les actionnaires. Qui sont les actionnaires d'Air Canada?

M. Pratte: En effet, il n'y a qu'un seul actionnaire: le chemin de fer Canadien national.

M. Campbell: Y a-t-il d'autres actionnaires?

M. Pratte: Non, ils sont le seul actionnaire.

M. Campbell: Il y a quelque temps, j'ai voyagé par le Canadien pacifique et j'ai découvert qu'ils ont trois classes de passagers sur leurs avions. Ils ont la première classe, l'économique et une troisième. Le saviez-vous? Les passagers de troisième qui siègent parmi les passagers d'économique mais ils n'ont pas droit au repas. Il s'agissait d'un vol de six heures et la réduction donne un prix assez important. Serait-il possible de faire de même sur nos vols internationaux d'Air Canada?

M. Pratte: Je ne le savais pas. Est-ce qu'il s'agissait d'un vol à Hawaï?

M. Campbell: Oui, il s'agissait d'un vol de Vancouver à Hawaï.

M. Pratte: Je vais me renseigner; je ne le savais pas.

M. Campbell: Étant donné la hausse des prix et l'inflation, plus de gens pourraient être en mesure de prendre l'avion. J'ai trouvé une pratique assez intéressante et je croyais bon de la mentionner. Je crois que le prix normal du voyage aller-retour était environ $249 et qu'il s'agissait d'une réunion de $20 ou de $25. C'est une somme importante pour certaines personnes.

[*Texte*]

• 2150

Mr. Pratte: Was that recently, sir?

Mr. Campbell: That was about a year ago; I understand that it is still maintained by CP. Could you maybe send me some information on that?

Mr. Pratte: I will look into it, and send you whatever information I can get.

Mr. Campbell: Apparently you just do not get food. You have to load up in the morning and wait until you land.

An hon. Member: Bring your lunch.

Mr. Campbell: Or bring your own lunch, I think this is offered to you at the gate.

To go back to this $3 U.S. tax that we collected, as Mr. Taylor was mentioning. This seemed to be a very convenient way of doing business. Whwt pressures would have to be applied to Air Canada to abolish this kind of thing? In other words . . .

Mr. Pratte: Maybe Mr. Taylor, who has become the expert, could answer this question.

Mr. Campbell: He mentioned that there were some pressures or criticisms that we were collecting money for a foreign country—that kind of thing.

Mr. Taylor: The pressures were put on the Air Transport Committee, and the Air Transport Committee issued a cease and desist order on the air carriers. It was as simple as that.

Mr. Campbell: An order from whom?

Mr. Taylor: The Air Transport Committee, which governs the rules and regulations under which we operate and collect fares and tariffs.

Mr. Campbell: They decided it was bad, and they are not going to do it anymore; and that is it.

Concerning the $2.50 transport tax that is being applied—or the $2.80: could I have a little information? Say someone comes over from Europe, lands in Montreal, and is going on to Winnipeg, Vancouver or wherever it might be: how does that work from Montreal on? Does he pay the same tax as a passenger who got on in Montreal and went to Vancouver?

Mr. Pratte: As far as we know, this is not imposed as a head tax. The government, or the Ministry of Transport, intends to impose an additional tax on the airline at the rate of roughly $2.80 per passenger. It leaves it up to the airline, as I understand it, to absorb it either totally or partially, or to collect it back from the passengers in one way or another. This is quite different from the $3 head tax imposed in the United States, or the other kinds of head taxes that you have in other countries. This is another charge on the airline, but the calculation is based on the number of passengers.

Mr. Campbell: And not on the value of the ticket?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Lundrigan: If you were to leave here tomorrow morning, go to Montreal and come back that evening, you are paying $5.60?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Cela s'est-il passé récemment, monsieur?

M. Campbell: Il y a environ un an. Je crois que c'est toujours la pratique du CP. Vous pourriez peut-être me fournir des renseignements là-dessus?

M. Pratte: Je vais étudier cela et vous envoyer les renseignements que je trouverai.

M. Campbell: Apparemment, il est impossible d'obtenir de quoi manger. Il faut s'empiffrer le matin et attendre l'atterrissage.

Une voix: Ou apporter votre repas.

M. Campbell: Ou apporter votre repas. Je crois que l'on peut en acheter un à la porte.

Pour en revenir à cette question d'une taxe américaine de $3 que nous avons perçue, comme l'a mentionné M. Taylor. Cela semblait être une façon commode de procéder. Quelles pressions Air Canada a-t-il subies pour qu'il supprime cette pratique? En d'autres termes . . .

M. Pratte: M. Taylor, qui est devenu l'expert, pourrait peut-être vous donner la réponse.

M. Campbell: Il a parlé de pressions et de remarques critiquant cette pratique de recouvrer de l'argent pour un pays étranger.

M. Taylor: Ces pressions ont été exercées auprès du comité du transport aérien, qui a ordonné que cela cesse dans les transports aériens. C'était aussi simple que cela.

M. Campbell: Qui l'a ordonné?

M. Taylor: Le comité du transport aérien, qui surveille l'application des règlements concernant l'exploitation et la perception des tarifs.

M. Campbell: Ce Comité a désapprouvé la pratique, qui a maintenant cessé.

Je voudrais avoir des renseignements concernant cette taxe de transport de $2.50 ou $2.80. Dans le cas d'un passager en provenance de l'Europe qui atterrit à Montréal et continue son voyage jusqu'à Winnipeg ou Vancouver, comment procédez-vous pour la partie du trajet entre Montréal et la destination? Doit-il payer la même taxe que le passager qui monte dans l'avion à Montréal pour aller à Vancouver?

M. Pratte: A notre connaissance, cette taxe ne s'applique pas individuellement. Le gouvernement, ou le ministère des Transports a l'intention d'imposer une taxe supplémentaire, sur les lignes aériennes, d'un montant d'environ $2.80 par passager. D'après mon interprétation, c'est à la ligne de l'absorber totalement ou partiellement ou de se faire rembourser par les passagers d'une façon quelconque. Alors, il s'agit d'une taxe très différente de celle de $3.00 par tête imposée aux États-Unis, parce que le calcul se fonde sur le nombre de passagers.

M. Campbell: Et non pas sur la valeur du billet?

M. Pratte: C'est exact.

M. Lundrigan: Si vous deviez partir demain matin pour aller à Montréal et que vous reveniez le soir même, vous paieriez $5.60?

[*Text*]

Mr. Campbell: Two dollars and eighty cents each way.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Campbell: If you live in Vancouver and return the same day you pay $5.60?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Lundrigan: If he wants to go to Montreal, deplane for an hour, and rejoin even the same airline, does he pay it again?

Mr. Pratte: No; if he is a connecting passenger I do not think he pays. The problem is, what is a connecting passenger? This is being discussed now, as I understand it.

Mr. Guay (St. Boniface): From one point to another point.

Mr. Campbell: Would it not be feasible to work it on a percentage basis, in accordance with the value of the ticket?

Mr. Pratte: Anything is feasible, I suppose; it is up to the government to decide which way is best to levy the money, in so far as they are concerned.

The Chairman: It is the government's decision and not Air Canada's.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, for clarification the airlines will also be imposing their cost for the security check over and above the $2.80 I am led to understand; is that correct?

Mr. Pratte: We will have to charge for the additional costs we have had to incur, whether for security, additional taxes, or for inflation.

Mr. Mazankowski: Is the 50 cent figure a ball park figure?

• 2155

Mr. Pratte: At the last session, if I remember correctly, we said that our security costs, on an industry basis, had been more or less agreed upon as being something like 34 cents a passenger.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, of that $2.80, there is 30 cents for that particular purpose right now?

Mr. Pratte: I am sorry, Mr. Guay, that is not correct. The 30 cents that the government imposes as a tax is to cover their own costs. The 34 cents that I am mentioning is an average of the costs incurred by the airlines for their own expenditures for security purposes.

Mr. Campbell: I just have one more question, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Just for my own information. If, because of a snow storm—and you mentioned this a little while ago—Air Canada is grounded, say, in Montreal, for instance, for a-day-and-a-half, what would be the approximate loss to the airlines? Do you have any idea? For one day's scheduling?

[*Interpretation*]

M. Campbell: Deux dollars et quatre-vingts cents pour chaque trajet.

M. Pratte: C'est exact.

M. Campbell: Et si vous habitez à Vancouver, et que vous retournez le jour même, vous payez $5.60?

M. Pratte: Oui.

M. Lundrigan: Si un passager va à Montréal et sort de l'avion pendant une heure pour reprendre un avion de la même compagnie, doit-il payer la taxe encore une fois?

M. Pratte: Non; s'il s'agit d'un passager qui fait une correspondance, je ne crois pas qu'il paie. La difficulté, c'est de définir un passager en correspondance. C'est ce que nous sommes en train de faire maintenant, je crois.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est un passager qui va d'un point à un autre point.

M. Campbell: Ne serait-il pas possible de la calculer selon un pourcentage de la valeur d'un billet?

M. Pratte: Tout serait possible, je suppose. C'est au gouvernement de trouver la meilleure façon de percevoir l'argent.

Le président: C'est la décision du gouvernement et non pas celle d'Air Canada.

M. Mazankowski: Monsieur le président, une explication. D'après mes renseignements, il semble que les lignes aériennes vont faire payer par le public le coût de cette mesure de sécurité, c'est-à-dire tout ce qui dépasse le $2.80. Est-ce exact?

M. Pratte: Il nous faudra faire payer ces dépenses supplémentaires qu'il s'agisse de sécurité, d'une taxe supplémentaire ou de l'inflation.

M. Mazankowski: Est-ce que le chiffre de 50c. est approximatif?

M. Pratte: Lors de la dernière session, si je me souviens bien, nous avions indiqué que nos coûts pour la sécurité sur une base industrielle étaient d'à peu près 34c. par passager.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, sur ces $2.80 il y a donc à l'heure actuelle ces 30c. qui sont pour cette fin?

M. Pratte: Je m'excuse, monsieur Guay, ce n'est pas exact. Trente cents que le gouvernement impose à titre de taxe c'est pour ses propres frais. Les 34c. que j'ai indiqués c'est le coût moyen que supportent les compagnies aériennes pour leurs frais concernant la sécurité.

M. Campbell: Il me reste une question, monsieur le président.

Le président: Très bien, monsieur Campbell.

M. Campbell: J'aimerais savoir si par exemple en cas de tempête de neige, et vous avez indiqué ceci il y a peu de temps, les avions d'Air Canada restaient au sol mettons à Montréal pendant un jour et demi quelle perte en résulterait-il pour la compagnie aérienne? Pour les horaires d'une journée, par exemple?

[*Texte*]

Mr. Pratte: Sir, I just cannot tell you. It depends on the time of day, to some extent, because if it happens in the morning, I suppose it is going to cost us more. If it happens during the night and only a few flights are grounded, it is going to be different. If it happens two or three days before Christmas, as it did happen, I think, last year, that is much, much more costly.

Mr. Campbell: Would you have any idea if there were just one plane grounded for the day? Would this have a tremendous bearing on profits? You might say that you had an $8 million profit. Could you lose it in a week if a storm was bad enough?

Mr. Pratte: The costs are really dramatic. There are not only the costs of grounding the aeroplane but there are the costs that you incur because of the loss of revenue, as well as the costs you incur because you have to deal with a number of passengers that you cannot carry to the places to which they want to go at the time they want to go. You have to put them up in hotels and that can run into hundreds of thousands of dollars. But I just cannot give you any precise figure.

The Chairman: It depends on the depth of the snow.

Go ahead, Mr. Lundrigan.

Mr. Lundrigan: Mr. Chairman, I have no further questions, in co-operation with your honour.

The Chairman: Mr. Stevens, then.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

I was wondering if Mr. Pratte would refer to page 19 of their 1972 Annual Report. Under Note 5 in that report, there is a rental commitment for "facilities" listed, of $8,364,000. To what extent, Mr. Pratte, is that for facilities at airports in Canada?

Mr. Pratte: The $6.5 million do you mean?

Mr. Stevens: No, down below. It refers to aircraft that you are renting and then that you are renting "facilities" of $8.3 million.

Mr. Pratte: Oh, the $8.364 million.

Mr. Stevens: That is it.

Mr. Pratte: I could give you the breakdown though I do not have it here. But that includes facilities outside Canada.

Mr. Stevens: Could you or Mr. Cochrane give a rough approximation of how much of it is with respect to airport—and I stress that—facilities in Canada?

Mr. Cochrane: I do not have that. I can get it, but I do not have it here.

Mr. Stevens: Are we saying half of it or three-quarters?

Mr. Cochrane: I would say the majority of it.

The Chairman: Excuse me, just for clarification. The majority would be for out-of-Canada facilities?

[*Interprétation*]

M. Pratte: Je ne pourrais le dire. Cela dépend du moment, jusqu'à un certain point, car si ceci se produit le matin je suppose que cela coûtera plus. Si c'est pendant la nuit qu'il n'y a que quelques vols qui sont décommandés, c'est différent. Si cela se produit deux ou trois jours avant Noël, comme cela s'est produit, je crois l'an passé, cela coûte beaucoup plus.

M. Campbell: Pourriez-vous nous dire le coût s'il n'y avait qu'un avion qui était cloué au sol pour un jour? Est-ce que ceci toucherait beaucoup vos bénéfices? Vous diriez que vous auriez par exemple 8 millions de profits pourriez-vous les perdre en une semaine s'il y avait une tempête suffisamment mauvaise?

M. Pratte: Les coûts sont très importants; il n'y a pas seulement le coût du fait que les avions restent au sol mais il y a une perte de bénéfices et il y a les coûts qui résultent du fait que vous devez vous occuper d'un certain nombre de passagers qui ne peuvent pas se rendre aux endroits où ils le veulent. Vous devez les héberger et ceci peut coûter des centaines de dollars. Mais je ne peux vous donner de chiffre exact.

Le président: Cela dépend de la profondeur de la neige.

Allez-y, monsieur Lundrigan.

M. Lundrigan: Monsieur le président, je n'ai plus de question à poser.

Le président: Monsieur Stevens, alors.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

Je me demande si M. Pratte pourrait nous parler de la page 19 du rapport annuel de 1972. Dans une note 5 de ce rapport, il y a un engagement de location pour «des installations» pour 8,364 mille dollars. Jusqu'à quel point, monsieur Pratte, est-ce qu'il s'agit d'installations ici, concernant les aéroports au Canada?

M. Pratte: Pour les 6.5 millions de dollars?

M. Stevens: Non, en dessous. On y parle d'appareils que vous louez et ensuite que vous louez des installations pour 8.3 millions de dollars.

M. Pratte: Ces 8,364 mille dollars?

M. Stevens: Oui.

M. Pratte: Je pourrais vous en donner la ventilation; mais ceci inclut des installations en dehors du Canada.

M. Stevens: Pourriez-vous, ou M. Cochrane, nous donner le montant approximatif en rapport avec les aéroports au Canada?

M. Cochrane: Je n'ai pas ce chiffre. Je peux vous l'obtenir mais je ne l'ai pas ici.

M. Stevens: Disons-nous la moitié ou les trois-quarts?

M. Cochrane: Je dirai une grande partie.

Le président: Excusez-moi, mais est-ce que cette grande partie se rapporterait à des installations en dehors du Canada?

[*Text*]

Mr. Cochrane: No, no; in Canada.

Mr. Stevens: At Canadian airports.

Mr. Cochrane: Again, I will have to get the numbers, as I do not have a very good fix on the amount at airports. As you know, we have many facilities that are not at airports.

Mr. Stevens: All right. Let us assume, then, that it is a majority. Mr. Pratte, could you or Mr. Vaughan or Mr. Cochrane indicate to us what other charges you have to pay for the use of Canadian airports?

Mr. Pratte: First of all, we are paying a rental for the space we occupy in the terminals.

Mr. Stevens: Which we have identified as somewhere around $5 million.

• 2200

Mr. Pratte: Yes. Then we are paying landing charges, landing fees, a fixed fee whenever a plane lands. The fee is different basically if the plane comes in from the Pacific as opposed to coming in from the North Atlantic.

Mr. Stevens: Do you know roughly how much you would have paid in the calendar year we are looking at, 1972?

Mr. Pratte: Yes, in 1972 we paid a total—are you referring only to Canada, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Pratte: In Canada we paid a total in 1972 in landing fees of $9,244,471.

Mr. Stevens: Is there anything else you have been paying to the Department of Transport for the use of airports?

Mr. Pratte: Yes. In addition to that we are paying to the Department of Transport what they call general terminal charges. This is an assessment, as I understand it, based on the number of seats dispatched from that airport.

Mr. Stevens: How much did that amount to?

Mr. Pratte: That amounted to $3,024,179.

Mr. Stevens: Is there any other charge?

Mr. Pratte: Yes. In addition we paid a fuel charge, a fuel tax, to the federal government for a total amount of $3,740,942.

Mr. Stevens: Yes.

Mr. Pratte: So these three amounts I have given you total up to the sum of $16,009,592.

Mr. Stevens: Is there anything else, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: In addition to the rent, I do not think we pay anything else.

Mr. Stevens: In earlier testimony you said you would assume offhand that 78 or 79 per cent of the Canadian transcontinental market is Air Canada's. Would it be fair to say that 78 or 79 per cent of the usage of the airports in Canada is Air Canada's?

[*Interpretation*]

M. Cochrane: Non, au Canada.

M. Stevens: Dans les aéroports canadiens.

M. Cochrane: A nouveau, il me faudra trouver les chiffres car je ne sais pas exactement combien pour les aéroports. Comme vous le savez, il y a beaucoup d'installations qui ne se trouvent pas aux aéroports.

M. Stevens: Très bien. Supposons alors qu'il s'agisse de la majeure partie. Monsieur Pratte, pouvez-vous, ou M. Vaughan, ou M. Cochrane nous indiquer quels sont les autres frais que vous devez débourser pour l'utilisation des aéroports canadiens?

M. Pratte: Tout d'abord, nous payons une allocation pour l'espace que nous occupons aux terminus.

M. Stevens: Que nous avons indiqué comme étant aux environs de 5 millions de dollars.

M. Pratte: Oui. Nous versons des droits de toucher, un montant fixe chaque fois qu'un avion atterrit. Cette somme varie selon que l'avion vient du Pacifique ou de l'Atlantique nord.

M. Stevens: Est-ce que vous pourriez nous dire combien vous avez versé pour l'année civile 1972?

M. Pratte: Oui, en 1972, nous avons payé . . . parlez-vous simplement du Canada, monsieur Stevens?

M. Stevens: Oui.

M. Pratte: Au Canada nous avons payé en 1972 $9,244,471 de droits d'atterrissage.

M. Stevens: Avez-vous versé autre chose au ministère des Transports pour l'utilisation des aéroports?

M. Pratte: Oui. Nous avons aussi versé au ministère des Transports ce qu'ils appellent des frais généraux d'aéroport. Il s'agit d'une évaluation, si je comprends bien, basée sur le nombre de départs de cet aéroport.

M. Stevens: A combien cette somme se monte-t-elle?

M. Pratte: A $3,024,179.

M. Stevens: Y a-t-il d'autres frais?

M. Pratte: Oui, en plus, nous avons payé une taxe sur le carburant, au gouvernement fédéral, pour $3,740,942.

M. Stevens: Oui.

M. Pratte: Donc ces trois montants que je vous ai donnés s'élèvent à $16,009,592.

M. Stevens: Y a-t-il autre chose, monsieur Pratte?

M. Pratte: Outre l'allocation, je ne crois pas qu'il y ait autre chose.

M. Stevens: Dans des témoignages précédents, vous avez indiqué que vous pensiez que le marché transcontinental canadien était à 78 p. 100 ou 79 p. 100 celui d'Air Canada. Serait-il juste de dire que 78 à 79 p. 100 de l'utilisation de l'aéroport au Canada est faite par Air Canada?

[*Texte*]

Mr. Pratte: No, I do not think so.

Mr. Stevens: What percentage would you say?

Mr. Pratte: It cannot be, because the transcontinental market is really the market that is distributed between CP Air and us.

Mr. Stevens: I understand, but what is the percentage?

Mr. Pratte: In terms of numbers of passengers?

Mr. Stevens: No, in dollars.

Mr. Pratte: Dollars of revenue.

Mr. Stevens: I am sorry. The passengers, yes.

Mr. Pratte: Passenger revenue. I will get the information.

Mr. Stevens: Well, just for our purposes, would you say it is at least 50 per cent?

Mr. Pratte: It is probably more than 50 per cent.

Mr. Stevens: Fifty to 60 per cent.

Mr. Pratte: In terms of volume, Mr. Taylor tells me that we are about 60 per cent of commercial carriers in Canada.

Mr. Stevens: You are a 60 per cent user of these airports, and according to your figures you are paying about $21 million to use these airports.

Mr. Pratte: Where did you get that figure?

Mr. Stevens: We have $16 million here . . .

Mr. Pratte: I said $16 million, not $21 million.

Mr. Stevens: Yes, but the rental is another $5 million.

Mr. Pratte: Well, I do not know whether it is $5 million. Let us assume for the sake of argument . . .

Mr. Stevens: Mr. Pratte, how do you react to this? It has been suggested to me that you are being subsidized to the extent of almost $100 million through extremely favourable rates at the Canadian airports, and that this has led to the fact that we now have a deficit in the operation of Canadian airports of $150 million, whereas the American airports make money. They do not run at losses.

Have you done any comparison as to whether the Department of Transport is actually overcharging or undercharging you for the use of airport facilities in Canada?

Mr. Pratte: On your first statement, if we are subsidized, so are the other carriers. I think one has to accept that, and certainly so are the carriers that are paying landing fees lower than we are.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, you are the witness. The only organization we can inquire into at the present time is Air Canada.

Mr. Pratte: Sure, I know that.

Mr. Stevens: You have indicated that you are using the service to the extent of 60 per cent. So presumably about $90 million would be on your behalf as far as this deficit is concerned.

[*Interprétation*]

M. Pratte: Non, je ne crois pas.

M. Stevens: Quel en serait le pourcentage?

M. Pratte: Je ne pourrais le dire car le marché transcontinental est réparti entre le CPR et nous.

M. Stevens: Je comprends, mais quel est le pourcentage?

M. Pratte: Au point de vue nombre des passagers?

M. Stevens: Non, en dollars.

M. Pratte: En dollars de bénéfices?

M. Stevens: Je m'excuse. Les passagers, oui.

M. Pratte: Les bénéfices passagers; je vais me renseigner.

M. Stevens: Pour nos besoins, pouvez-vous dire qu'il s'agit de moins de 50 p. 100.

M. Pratte: Probablement plus de 50 p. 100.

M. Stevens: Entre 50 et 60 p. 100.

M. Pratte: Au point de vue volume, M. Taylor a dit que nous assurons 50 p. 100 du transport commercial au Canada.

M. Stevens: Donc vous êtes un usager pour 60 p. 100 de ces aéroports et d'après vos chiffres vous payez environ 21 millions de dollars pour l'utilisation de ces aéroports.

M. Pratte: Où avez-vous pris ce chiffre?

M. Stevens: Nous avons 16 millions de dollars ici . . .

M. Pratte: J'ai indiqué 16 millions non pas 21 millions.

M. Stevens: Oui, mais l'allocation constitue une autre somme de 5 millions de dollars.

M. Pratte: Je ne sais pas si c'est 5 millions de dollars, disons pour la discussion . . .

M. Stevens: Monsieur Pratte, quel est votre idée à ce sujet? On m'a indiqué que vous étiez subventionnés pour près de 100 millions de dollars du fait que vous obteniez des taux favorables dans les aéroports canadiens et ceci nous conduit à voir un déficit de l'exploitation des aéroports canadiens de 150 millions de dollars alors que les aéroports américains font des bénéfices.

Est-ce que vous avez établi une comparaison pour voir si le ministère des Transports faisait payer trop ou trop peu pour votre utilisation des aéroports au Canada?

M. Pratte: En ce qui concerne votre première déclaration, si nous sommes subventionnés, et il en va de même pour les autres transporteurs. Il faut accepter ce fait puisqu'il y a des transporteurs qui paient les frais d'atterrissage moins élevés que nous.

M. Stevens: Monsieur Pratte, vous êtes le témoin. Tout ce que nous étudions à l'heure actuelle, c'est Air Canada.

M. Pratte: D'accord, je le sais.

M. Stevens: Vous avez indiqué que vous utilisiez ce service jusqu'à 60 p. 100. Par conséquent, vous seriez pour 90 millions de dollars dans ce déficit.

[*Text*]

• 2205

Mr. Pratte: No, I think the CNR perhaps is . . .

Mr. Stevens: I know the facts make you feel uncomfortable.

Mr. Pratte: No, I am not uncomfortable at all.

Mr. Stevens: The point I am getting at is whether you actually have done a comparison that you could table on whether your usage charges to the Ministry of Transport for the use of Canadian airports is comparable to carriers in the United States?

Mr. Pratte: I think landing fees in the United States are much higher than they are here.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, have you done a survey?

Mr. Pratte: We know about landing fees.

Mr. Cochrane: No.

The Chairman: Mr. Cochrane says no, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: You have not done a survey?

Mr. Cochrane: We have not done a survey.

Mr. Stevens: So you do not know whether the Ministry of Transport is overcharging or undercharging us?

Mr. Taylor: In answer to Mr. Stevens question, the Canadian industry, through the Air Transport Association of Canada, did a fairly detailed study, between a year and two years ago, of airport charges in Canada as levied by the Ministry of Transport. This was a study done for the industry by an outside Canadian consultant and it was submitted to the Ministry of Transport, setting out the industry's views on airport charges in Canada. Comparisons were done with both Europe and the United States.

Mr. Stevens: And did the study take into account the fact that as a rule the American air carriers have to build their own terminal facilities, for example at LaGuardia or O'Hare?

Mr. Taylor: All the forms of charges were considered in building up the net charges to the airline, as to whether or not they owned facilities, whether they rented them from the local airport authorities, how the various charges were assessed and in what form. There are many different forms of charges, as the Chairman said: fuel, throughput charges, landing-fee charges, terminal-assessment charges and others.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, would you not agree that the use of such a facility as our Canadian airports, including terminals, for $21 million, bearing in mind that these airports cost probably something over a billion dollars, is an extreme bargain for Air Canada?

Mr. Pratte: I would not agree with that, sir, because I think you are assuming that the airports and the terminals are built for Air Canada's purposes, which I do not think is the case. I think one can mount the argument that even the user principle may not be right. I know that some people in the industry feel that this is not right.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Non, je crois que peut-être le CN est . . .

M. Stevens: Je sais que les faits vous indisposent.

M. Pratte: Non, cela ne m'indispose pas du tout.

M. Stevens: Voilà où je veux en venir. Avez-vous fait une comparaison que vous pourriez déposer démontrant que vos frais d'utilisation auprès du ministère des Transports pour utilisation des aéroports canadiens se comparent avec ceux des transporteurs aux États-Unis?

M. Pratte: Les taxes d'atterrissage aux États-Unis sont beaucoup plus élevées qu'elles ne le sont ici.

M. Stevens: Monsieur Pratte, avez-vous fait une étude?

M. Pratte: Nous connaissons les taxes d'atterrissage.

M. Cochrane: Non.

Le président: M. Cochrane dit non, monsieur Stevens.

M. Stevens: Vous n'avez pas fait d'étude.

M. Cochrane: Nous n'avons pas fait d'étude.

M. Stevens: Vous ne savez donc pas si le ministère des Transports nous fait payer trop ou pas assez.

M. Taylor: Pour répondre à la question de M. Stevens, l'Association des transports aériens du Canada (Air Transport Association of Canada) a fait une étude relativement détaillée pour l'industrie canadienne il y a un ou deux ans, concernant les taxes d'aéroports au Canada prélevées par le ministère des Transports. Cette étude a été faite pour l'industrie par une entreprise consultante canadienne et elle a été soumise au ministère des Transports, exposant le point de vue de l'industrie relativement aux taxes d'aéroports au Canada. Les comparaisons ont été faites à la fois avec l'Europe et les États-Unis.

M. Stevens: Et a-t-on tenu compte dans cette étude du fait qu'en règle générale les transporteurs aériens américains doivent construire leurs propres installations d'aérogare, comme par exemple Laguardia ou à O'Hare?

M. Taylor: On a tenu compte de toutes les taxes et de tous les frais pour établir le chiffre net par compagnie, qu'elle soit ou ne soit pas propriétaire d'installations, qu'elle loue auprès des autorités locales de l'aéroport, comment ces différentes taxes étaient déterminées et sous quelle forme. Comme le président l'a dit il y a de nombreuses formes différentes de taxes: le combustible, taxes d'escale, taxes d'atterrissage, taxes d'utilisation de l'aérogare et autres.

M. Stevens: Monsieur Pratte, ne conviendriez-vous pas que l'utilisation d'installations telles que nos aéroports canadiens, y compris les aérogares, pour 21 millions de dollars, n'oublions pas que ces aéroports reviennent probablement à plus d'un milliard de dollars, c'est donné pour Air Canada?

M. Pratte: Je n'en conviendrais pas, monsieur, car vous laissez supposer que les aéroports et les aérogares sont construits seulement pour Air Canada ce qui n'est pas le cas à mon avis. Ou pourrait même aller jusqu'à dire que le principe de l'utilisateur n'est peut-être pas juste. Je sais que certains dans l'industrie estiment que ce n'est pas juste.

[*Texte*]

Mr. Stevens: Mr. Pratte, then let me put this to you. Can you suggest why Canadian airports cannot operate at a profit over-all, whereas Americans . . .

Mr. Pratte: I am not the operator of the Canadian airports, so I do not know.

Mr. Stevens: You have nothing even to suggest to the Committee?

Mr. Pratte: From my very limited knowledge, I think Toronto and Montreal are operating at a profit. I think the others are not. Similarly, I know of some airports in the United States, because of their low volume of business, do not operate at a profit.

The Chairman: I wonder, on a point of clarification, Mr. Taylor, if the study done by the industry might supply the answer to this question of terminal charges per passenger. Was that the way it was broken down in the final analysis? In essence, do the American terminals pay because they are handling more passengers? Mr. Pratte suggested that Montreal and Toronto pay because they are the largest terminals, I would imagine, in Canada. Can we assume that in respect of a terminal built to the grandiose specifications that sometimes the Ministry of Transport lay down there has to be a certain amount of through put for it to break even? Is that fair?

Mr. Taylor: Mr. Chairman, one of the key elements of course is utilization of any facility and the bigger the airport, such as Chicago or New York, where the services are utilized for probably close to 14 to 16 hours a day, the greater the opportunity of returning much more than an airport that is not utilized for that period so the bigger airport tend to be more productive.

• 2210

Mr. Stevens: Mr. Chairman, that is a beautiful rationalization. You do not believe there is an inherent difference between a centralized approach such as in Canada and a local authority approach such as in the United States. You do not think that contributes to a more efficient running as far as airport authorities are concerned in the United States?

Mr. Pratte: I cannot pass judgment on whether the airports are run efficiently or inefficiently. This is not, I consider, my business and you know if the airports were to be run independently I do not know what the situation would be. Maybe the cost would be higher.

Mr. Stevens: Let me put a further question to possibly Mr. Cochrane, Mr. Chairman. I was wondering if Mr. Cochrane could indicate to us, of the portion of the $140 million that will be used for the purchase of aircraft, how much will be Douglas, how much Boeing, how much Lockheed? Also, what are the outstanding commitments for those three companies as far as aircraft purchase is concerned?

Mr. Pratte: So far as the outstanding commitments, we have commitments for . . .

Mr. Stevens: I was directing that question to Mr. Cochrane.

[*Interprétation*]

M. Stevens: Monsieur Pratte, laissez-moi alors vous poser cette question. Pourriez-vous nous dire pourquoi les aéroports canadiens n'arrivent pas à faire des bénéfices alors que les aéroports américains . . .

M. Pratte: Je ne suis pas chargé des aéroports canadiens et je ne peux donc pas vous répondre.

M. Stevens: Vous n'avez même pas une suggestion à nous faire?

M. Pratte: L'extrême limite de mes connaissances je crois pouvoir dire que Toronto et Montréal font du bénéfice. Les autres non point. D'une manière analogue, je sais que certains aéroports aux États-Unis, à cause de la faible quantité de trafic, font du déficit.

Le président: A titre de précision, monsieur Taylor, cette étude faite par l'industrie donne-t-elle les taxes d'aérogare par passager? Est-ce que c'est sur cette base qu'on a fait cette étude en dernière analyse? En substance, les aérogares américains paient-ils parce que le nombre de passagers est plus important? M. Pratte a dit que Montréal et Toronto faisaient des bénéfices parce qu'ils sont des aérogares les plus importants, j'imagine, au Canada. Pouvons-nous supposer qu'en ce qui concerne un aérogare construit à la mesure quelque fois grandiose du ministère des Transports, il faut atteindre un certain chiffre de passager pour faire la bascule? Cela vous paraît-il juste?

M. Taylor: Monsieur le président, un des éléments clés, bien entendu est l'utilisation des installations et les plus grands aéroports, tels que Chicago ou New York, où ces installations sont utilisées près de 14 à 16 heures sur 24, les chances de faire du bénéfice sont beaucoup plus importantes que dans un aéroport qui n'est pas utilisé aussi longtemps, et par conséquent les aéroports plus importants ont tendance à être plus productifs.

M. Stevens: Monsieur le président, cette rationalisation est merveilleuse. Vous ne croyez pas qu'il y a une différence inhérente entre une approche centralisée telle qu'au Canada et une approche d'autorité locale telle qu'aux États-Unis. Vous ne pensez pas que cela permet une gestion plus efficace en ce qui concerne les autorités des aéroports aux États-Unis?

M. Pratte: Je ne peux pas dire si les aéroports sont gérés efficacement ou non. A mon avis, cela ne me regarde pas et je ne sais pas du tout ce que sera la situation si ces aéroports étaient indépendants. Ils reviendraient peut-être plus cher.

M. Stevens: J'aimerais poser une autre question si possible, monsieur le président, à M. Cochrane. M. Cochrane pourrait-il nous dire combien sur cette partie des 140 millions de dollars qui sera utilisée pour l'achat d'appareils ira à Douglas, Boeing, Lockheed? Également, quels sont les engagements en instance de ces trois compagnies en ce qui concerne l'achat d'appareils?

M. Pratte: En ce qui concerne les engagements en instance, nous avons des engagements . . .

M. Stevens: Je posais cette question à M. Cochrane.

[*Text*]

Mr. Pratte: Oh, I am sorry.

Mr. Stevens: I believe he tabled the budget for us.

The Chairman: Mr. Stevens, you have the Chairman of the Board here and if he wants Mr. Cochrane to answer it, that is his privilege, not Mr. Cochrane's. Go ahead, Mr. Pratte or Mr. Cochrane.

Mr. Pratte: We have commitments for three DC-9s that we are going to take delivery of early in 1974, one Boeing 747 that we are going to take delivery of in May of 1974 . . .

Mr. Stevens: Mr. Chairman, I was wondering if Mr. Pratte could relate this to the dollar terms though. We have $140 million that we are being asked to clear through this bill and I was wondering if he could relate this . . .

Mr. Pratte: That is what we are going to prepare for you in answer to a question.

Mr. Stevens: I gave Mr. Cochrane warning of my question and I was hoping he might have figures ready.

Mr. Pratte: And then five Boeing 727-200s that we are going to take delivery of in the fall of 1974. In respect to the dollar amounts Mr. Cochrane can give them to you.

Mr. Cochrane: The DC-9s are worth approximately $18 million.

Mr. Stevens: That is to Douglas.

Mr. Cochrane: Yes, sir. The four L-1011s . . .

Mr. Pratte: Yes, I am sorry. I forgot those four L-1011s.

Mr. Cochrane: . . . approximately $78 million; and the 727s and the 747, approximately $77 million.

Mr. Stevens: And that is Boeing.

Mr. Cochrane: That is Boeing, sir.

Mr. Stevens: Yes. I was wondering if Mr. Cochrane could also give us those figures for outstanding commitments that are not included in the $140 million.

Mr. Cochrane: Sir, that includes our total commitments. Those are our commitments for aircraft. Some of that money has been paid; some of it has not been paid because they have not been delivered.

Mr. Stevens: Right. Mr. Pratte, to your knowledge has the Government of Canada ever considered any type of regulation, such as I believe is in force in Australia, that in the purchase of aircraft there be a mandatory offset provision with respect to the amount of the purchase order that must be performed within the country? I believe it is 30 per cent in Australia. Is there any comparable policy or rule that you know of?

Mr. Pratte: I do not think there is any mandatory rule to that effect but I should tell you that as a corporation we are very conscious of the interest that we should have as a Crown corporation to bring about as much offset as possible. I know that the government, through the Department of Industry, Trade and Commerce, is actively working towards achieving as much as possible in the role of offsets.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Je m'excuse.

M. Stevens: Je crois que c'est lui qui a déposé ce budget.

Le président: Monsieur Stevens, vous avez devant vous le président du Conseil et s'il veut que M. Cochrane réponde, c'est son privilège, non pas celui de M. Cochrane. Allez-y, monsieur Pratte ou monsieur Cochrane.

M. Pratte: Nous avons commandé trois DC-9 dont nous prendrons livraison au début de 1974, un Boeing 747 dont nous prendrons livraison en mai 1974 . . .

M. Stevens: Monsieur le président, je me demandais si M. Pratte pourrait traduire cela en dollars. Il est question de 140 millions de dollars dans ce projet de loi que nous devons accorder et je me demandais s'il pouvait traduire cela . . .

M. Pratte: C'est ce que nous avons préparé pour vous en réponse à une question.

M. Stevens: J'avais prévenu M. Cochrane de ma question et j'espèrais qu'il aurait des chiffres en main.

M. Pratte: Et ensuite 5 Boeing 727-200 dont nous prendrons livraison à l'automne 1974. Pour ce qui est de la valeur en dollars, M. Cochrane peut vous la donner.

M. Cochrane: Les DC-9 coûtent environ 18 millions de dollars.

M. Stevens: C'est la compagnie Douglas.

M. Cochrane: Oui, monsieur. Les quatre L-1011 . . .

M. Pratte: Oui, je m'excuse. J'ai oublié ces quatre L-1011.

M. Cochrane: . . . environ 78 millions de dollars, et les 727 et les 747 environ 77 millions de dollars.

M. Stevens: Et ça c'est la compagnie Boeing.

M. Cochrane: La compagnie Boeing, monsieur.

M. Stevens: Oui. M. Cochrane pourrait-il également nous donner ces chiffres concernant des commandes qui ne sont pas comprises dans ces 140 millions de dollars.

M. Cochrane: Monsieur, cela comprend toutes nos commandes. Il s'agit de tous nos engagements pour nos appareils. Une certaine partie de cet argent a déjà été versé; le reste ne l'a pas encore été parce que les appareils n'ont pas été livrés.

M. Stevens: Très bien. Monsieur Pratte, à votre connaissance, le gouvernement du Canada a-t-il jamais envisagé un genre de règlement, tel que celui qui existe, sauf erreur en Australie, voulant que dans l'achat d'appareils, il y ait une disposition relative à la quantité de commandes d'achat qui doivent être faites à l'intérieur du pays? Je crois qu'il s'agit de 30 p. 100 en Australie. Y a-t-il une politique ou une règle similaire dont vous ayez connaissance?

M. Pratte: A mon avis, il n'y a pas de règle obligatoire à cet effet, mais je vous dirais qu'en tant que société nous sommes très conscients de l'intérêt que nous devrions avoir en tant que société de la Couronne pour que cet équilibre soit le plus parfait. Je sais que le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère de l'Industrie et du Commerce, essaie d'obtenir le maximum à cet égard.

[*Texte*]

Mr. Stevens: On the figures that have been given to us, I am very surprised that Douglas has just a little better than 10 per cent. As I understand it, Douglas is certainly the company that has the main Canadian content as far as aircraft are concerned.

Mr. Pratte: One should not forget, if you would permit me to answer that question, Mr. Chairman, that we have close to $900 million worth of Douglas equipment. We are the second largest operator of Douglas equipment in the world.

Mr. Stevens: But, Mr. Pratte, earlier, you liked to deal in the future . . .

Mr. Pratte: Could I answer your question, sir?

The Chairman: Go ahead, Mr. Pratte.

Mr. Pratte: And, secondly, Douglas has a plant in Toronto and I think it is fair to say that it was not established solely with Douglas funds. One has to recognize that, when we are selecting an airplane, the matter of offset is not the prime criterion; it cannot be the prime criterion. We have to select an aircraft suitable for our needs, considering our route structure and the use to which we want to put the aircraft.

• 2215

It happened that Douglas, for some reason of its own, stopped manufacturing the DC-8 airplane some years ago. They do not now manufacture an airplane comparable to the 727-200 in terms of range, of operating economics, of payload. So, in effect, because of our need to provide equipment on certain routes bigger than the DC-9s, and since Douglas was not manufacturing any more DC-8s, we had to go the 727-200 route.

The Chairman: Mr. Stevens, the Chair has been rather lenient with you; you started at 9.57 p.m., it is now 10.16 p.m. by the watch I am going by. I was lenient because I had only a couple of others; Mr. Mackasey and Mr. Mazankowski wanted to ask brief questions. Then I thought we would wind up with Air Canada.

Mr. Stevens: Will it depend on the rerun then?

The Chairman: If I had known you were going to be so long, I would have had you on a rerun quite a while ago.

Before I get into an exercise of encouraging members to put their names forward, I think that I should caution you: we agreed to go into clause-by-clause study tomorrow, and we would like to adjourn at some reasonable hour this evening. I would hear Mr. Mackasey; he assures me that he will be brief. Then I will hear Mr. Mazankowski, and he will be brief. Then I hope we can adjourn.

Mr. Mackasey: On a point of order, Mr. Chairman: I believe there is a motion on the floor.

The Chairman: There is no motion on the floor that the Chair is aware of.

Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I assured you that I was going to be brief because I intended to be brief. Mr. Stevens was brief but he put on 16 minutes of questions, half of which I think can be refuted or at least . . .

[*Interprétation*]

M. Stevens: Dans les chiffres qu'on vient de nous donner, il me surprend grandement que Douglas n'ai pas plus de 10 p. 100. Sauf erreur, Douglas est certainement la compagnie la plus canadienne en ce qui concerne les appareils.

M. Pratte: On ne devrait pas oublier, si vous me permettez de répondre à cette question, monsieur le président, que nous avons pour auprès de 900 millions de dollars d'équipement Douglas. Nous sommes la deuxième plus grande compagnie du monde équipée par Douglas.

M. Stevens: Cependant, monsieur Pratte, un peu plus tôt, vous avez montré que vous aimez mieux parler du futur . . .

M. Pratte: Pourrais-je répondre à votre question, monsieur.

Le président: Allez-y, monsieur Pratte.

M. Pratte: Et, deuxièmement, Douglas a une usine à Toronto et je crois qu'on peut dire en toute justice qu'elle n'a pas été montée avec les seuls fonds de Douglas. Il faut reconnaître que lorsque nous choisissons un avion, la question de la compensation n'est pas essentielle. Il nous faut choisir un appareil qui soit en rapport avec nos besoins, notre structure de voies aériennes et l'utilisation.

Douglas a pour quelque raison arrêté la fabrication des DC-8 il y a quelques années; cette compagnie ne fabrique plus des appareils comparables aux 727-200 au point de vue rayon d'action, économie ou charge utile. Par conséquent, vu que nous avons besoin sur certaines routes d'appareils plus grands que les DC-9 et puisque Douglas ne fabrique plus de DC-8, nous avons dû choisir le 727-200.

Le président: Monsieur Stevens, le président a été très bon avec vous. Vous avez commencé à 9 h 57 et il est maintenant 10 h 16. Je me suis montré accommodant car je n'avais que quelques autres personnes sur ma liste: MM. Mackasey et Mazankowski voulaient poser de courtes questions, et je pensais que nous en aurions terminé avec Air Canada.

M. Stevens: Est-ce que cela dépendra de la nouvelle série de questions?

Le président: Si j'avais su que vous alliez prendre tant de temps, il y a longtemps que je vous aurais mis sur un nouveau tour de questions.

Avant de demander aux députés de présenter leurs noms, je crois que je dois vous avertir: nous avons décidé de faire l'étude article par article demain, et nous aimerions ajourner à une heure raisonnable ce soir. J'aimerais entendre M. Mackasey; il m'a assuré qu'il serait bref. Puis j'entendrai M. Mazankowski et il sera bref. Puis j'espère que nous pourrons ajourner.

M. Mackasey: J'invoque le règlement, monsieur le président, je crois qu'une motion a été déposée.

Le président: Le président n'a pas entendu parler de motion.

Monsieur Mackasey vous avez la parole.

M. Mackasey: Monsieur le président, je vous assure que je serai bref; M. Stevens a été bref, mais il a posé des questions pendant 16 minutes, dont la moitié peuvent être réfutées ou tout au moins . . .

[*Text*]

The Chairman: Nineteen minutes.

Mr. Mackasey: Well, 19; that is even worse. There are two sides to the coin. Let Mr. Stevens put all he wants on the Order Paper; we have a right to question some of his assumptions, and perhaps to ask questions in other areas. The areas that I am more concerned about, in so far as the costs of airports are concerned for instance, are those costs of Air Canada compared with other Canadian carriers using the airports—rather than Air Canada compared with some carrier down in Georgia. Mr. Pratte, you listed a lot of areas in which you are charged by the Ministry for certain uses in the airports. Are you getting a better rate? Are you paying the same? Are these rates identical, say, with CPA?

Mr. Pratte: We are not getting any preferred treatment, if that is your question.

Mr. Mackasey: My question is: how do your rates compare with other Canadian charters at Canadian airports?

Mr. Pratte: They are the same.

Mr. Mackasey: Therefore, you are not getting any undue advantage?

Mr. Pratte: We are charged the same rates as all others.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, it seems to me from the thrust of your answers tonight, and over the last few weeks, that if we are not careful, you will one day be in the same jam as the CNR. It seems to be that on one hand you have to make a profit; on the other hand, you must service a country that is very dependent upon transportation. If you were working exclusively in the profit field, are there many lines that you would not be operating? Are you servicing some points in Canada strictly because the major requirement is service rather than profit?

Mr. Pratte: There might be the odd station that I would not like to serve, but I do not think I would like to mention it.

Mr. Mackasey: I am not asking you to name them but, let us say, you also serve from that station into the main centre of the Montreal to Toronto.

The Chairman: They also make that route into Moscow, which may not be the highest-paying route; I think the Committee evidence would prove that.

• 2220

Mr. Mackasey: The point I am getting at is that the cost that Air Canada has to bear at these major airports is based on the number of people, the number of lands, fixed costs, fixed space, things of this kind, if I am not mistaken.

A much more logical comparison is whether or not you are paying the same, or more or less, than other Canadian carriers for the use of Canadian airports.

Mr. Pratte: We are paying the same.

Mr. Mackasey: Mr. Pratte, speaking about all the Canadian carriers together, if they do not cover the cost of operating our airports, let us say operating them at a profit or a break-even, as Mr. Stevens suggests that possibly local areas can do in the United States, it is wrong to assume that possibly some of this can be allocated to service rather than to profit for all our carriers? In view of the fact that there are many areas of Canada that must be serviced by, if not your carrier then other carriers, and in light of the

[*Interpretation*]

Le président: Dix-neuf minutes.

M. Mackasey: Bon, 19, c'est plus mauvais encore. Il y a les deux côtés de la médaille. Que M. Stevens mette tout ce qu'il veut au Feuilleton; nous avons le droit de mettre en doute certaines de ses hypothèses et peut-être de poser des questions dans d'autres domaines. Ce qui m'intéresse le plus en ce qui concerne le coût des aéroports, par exemple, c'est le coût comparatif d'Air Canada et des autres transporteurs aériens qui utilisent des aéroports plutôt que la comparaison entre Air Canada et quelques transporteurs aériens en Georgie. Monsieur Pratte, on vous a parlé de certains domaines où le Ministère vous fait payer des frais pour l'utilisation d'aéroports. Est-ce que vous obtenez des taux plus intéressants, ou le même taux, mettons que CPA?

M. Pratte: Nous ne recevons pas de traitement privilégié, si telle est votre question.

M. Mackasey: Ma question est la suivante: comment les taux qu'on vous fait se comparent-ils à ceux des autres compagnies de vols nolisés au Canada dans le cas des aéroports canadiens?

M. Pratte: Ce sont les mêmes.

M. Mackasey: Donc, vous n'avez pas d'avantages spéciaux?

M. Pratte: Nous payons les mêmes taux que les autres.

M. Mackasey: Monsieur Pratte, il me semble d'après vos réponses de ce soir et d'après les réponses que vous nous avez fournies ces dernières semaines, que si nous ne faisons pas attention, vous serez un jour dans le même pétrin que le CN. Il me semble que d'une part il vous faut faire un bénéfice et que d'autre part, vous devez desservir le pays qui dépend beaucoup des transports. Si vous vouliez uniquement faire des profits, est-ce qu'il y a beaucoup de lignes que vous n'exploiteriez pas? Est-ce que vous desservez certains endroits au Canada uniquement à titre de service plutôt que de profit?

M. Pratte: Il y aurait certains endroits que je préférerais ne pas desservir, mais je ne voudrais pas l'indiquer.

M. Mackasey: Je ne vous demande pas de nommer les endroits, mais disons qu'à partir de ces endroits, vous allez aussi au centre principal de Montréal et aussi de Montréal à Toronto.

Le président: Il y a aussi cette route qui va à Moscou qui peut être, n'est-ce pas, la plus profitable; je crois que les témoignages auprès du Comité prouveraient ceci.

M. Mackasey: Les coûts occasionnés à Air Canada à ces grands aéroports sont calculés à partir du nombre de voyageurs, du nombre d'atterrissages, de l'utilisation de l'espace et de facteurs de ce genre, si je comprends bien.

La question qu'il faut poser, c'est si vous payez plus ou moins que les autres transporteurs canadiens pour l'usage des aéroports du pays.

M. Pratte: Nous payons la même chose.

M. Mackasey: Supposons, monsieur Pratte, que tous les transporteurs aériens au Canada ne parviennent pas à couvrir les coûts pour les aéroports, ne parviennent pas à leur assurer des profits ou tout simplement de faire leurs frais, et M. Stevens a semblé dire tout à l'heure que c'était possible à certains endroits aux États-Unis, ne faut-il pas dire que c'est surtout le service et non pas le profit qui compte pour les transporteurs canadiens? De nombreuses régions du Canada doivent être desservies, sinon par vous,

[*Texte*]

fact that the government has got a responsibility to provide that service?

Is it not fair to presume, then, that our airports must contain an element of cost that is related to service rather than . . .

Mr. Pratte: I think that you probably have airports that were originally built, I suppose, with only a service objective in mind and not because of a traffic objective or a business motive.

Mr. Mackasey: Then if we are going to get an identical basis of comparison with the United States, we would have to find an airport that has both the same ingredients, profit and service?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Mackasey: Therefore, the comparisons that Mr. Stevens has made or drawn are really irrelevant to the Canadian scene?

Mr. Pratte: It is not for me to say so.

Mr. Mackasey: Well, I am saying so.

One final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Those are the words I wanted to hear.

Mr. Mackasey: Some weeks ago, you mentioned that where you do compete directly with CPA, this has been of benefit to the travelling Canadian in that your rates are probably a little lower on those runs. Am I right or wrong in saying that?

Mr. Pratte: I do not think I said that, in so many words. What I said was that I was convinced that our presence in the Canadian market and the fact that we were so important to the Canadian market had had the effect of keeping the rates down. If it had not been for us, the rates would have gone up long ago and certainly they would not have been reduced in October of 1972.

Mr. Mackasey: Your competitor could say the same thing, however.

Mr. Pratte: Certainly. That is what competition is all about.

Mr. Mackasey: One last question, Mr. Chairman.

If you had to select your aircraft strictly on the Canadian content, Mr. Pratte, could it be conceivable that, at times, you would be at a competitive disadvantage with other air carriers?

Mr. Pratte: Oh, there is no question about that.

Mr. Mackasey: The balancing act between profit, Canadian content and services is one of the problems you have to wrestle with?

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Mackasey: You feel, then, that you must buy the best possible planes to make your airline competitive?

[*Interprétation*]

par d'autres transporteurs. Le gouvernement n'a-t-il pas des responsabilités d'assurer le service?

A partir de ce principe, ne faut-il pas dire que dans les coûts pour les aéroports il doit entrer cet élément qui est exactement attribuable au service qui doit être rendu . . .

M. Pratte: Il y a sûrement des aéroports qui ont été construits uniquement pour que ce service puisse être donné et non pas pour des motifs d'ordre purement commercial.

M. Mackasey: Pour que la comparaison avec les États-Unis soit valable, il faut donc trouver ici des aéroports qui aient les mêmes ingrédients, et les mêmes rapports de profits et de services?

M. Pratte: En effet.

M. Mackasey: Les comparaisons qu'établissait tout à l'heure M. Stevens, n'entraient pas dans le contexte canadien, n'est-ce pas?

M. Pratte: Ce n'est pas à moi de le dire.

M. Mackasey: Moi, je veux bien le dire.

Une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Voilà les mots que j'attendais.

M. Mackasey: Vous avez signalé il y a quelques semaines que là où vous entrez directement en concurrence avez CP Air, le public voyageur du Canada y gagne en ce que vos taux sont probablement un peu plus bas. Vous l'avez bien dit?

M. Pratte: Je ne sais pas si je l'ai dit de cette façon-là. J'ai dit que j'étais convaincu que notre présence sur le marché canadien et le fait que nous avions cett importance avait pour résultat de garder les taux très bas. Si nous n'étions pas là, il y a bien longtemps que les taux auraient été augmentés et il n'y aurait certainement pas eu de réduction comme ce fut le cas au mois d'octobre 1972.

M. Mackasey: Votre concurrent peut l'affirmer, aussi.

M. Pratte: Certainement. C'est là l'essence même de la concurrence.

M. Mackasey: Encore une question, monsieur le président.

Si vous deviez vous fier pour acheter vos appareils strictement au contenu canadien, monsieur Pratte, ne croyez-vous pas qu'à certains moments vous pourriez être placés dans une situation défavorable par rapport aux autres transporteurs aériens?

M. Pratte: C'est certain.

M. Mackasey: Vous devez donc toujours essayer de maintenir l'équilibre entre l'aspect profit, l'aspect contenu canadien et l'aspect service? Et il ne doit pas être facile d'y arriver?

M. Pratte: En effet.

M. Mackasey: Vous croyez donc qu'il vous faut disposer des meilleurs appareils pour faire votre marque?

[*Text*]

Mr. Pratte: I think that that is the prime factor that we have to consider. From the time that we start our negotiations, we have to try to induce the manufacturer to give . . .

Mr. Mackasey: If you found two such aircraft, identical except that one had more Canadian content than the other, which one would you opt for?

Mr. Pratte: All else being equal, we would take the one with the greater Canadian content.

Mr. Mackasey: Thank you.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: May I ask Mr. Pratte if he would care to comment on the statements that have been made to the effect that he, as chairman, brought into the corporation several people without airline experience, and that it has been implied that the result of this has had some detrimental effect on the operations of the airline. As late as December 4, in the Ottawa *Citizen*, Doug Fisher made this statement, and I quote:

> Pratte injected several disciples into top management who were without airline experience.

I would suspect that you would welcome an opportunity to reply to a statement of that nature.

Mr. Pratte: If you ask me a question, I have to reply, and I will do it.

It is true that I brought in a few people from outside and, if you consider the list of vice-presidents, I think you will have to agree that they are very few indeed. A great, great majority of them are people that had been with Air Canada all their lives. The people that are on the list here that are from the outside—we have the Vice-President of Public Relations. He is no longer with us and Mr. Taylor assumed that function. Mr. Chartrand is in charge of personnel.

• 2225

Mr. Mazankowski: Where did he come from? What was his background?

Mr. Pratte: He is a trained personnel man. He has worked for some time for Canadian General Electric Co. Ltd. and for some time in the government. He is a doctor in some kind of behavioural science from a university in the U.K.

Mr. Peters: The worst kind.

Mr. Pratte: He is not bad; he will survive. Mr. Ménard, the Vice-President of Marketing had no airline experience. Mr. Orser, Vice-President of Finance is no longer with us. He has been replaced by Mr. Cochrane.

Mr. Mazankowski: He has experience. I can tell from the way he answers questions.

Mr. Pratte: In the regional Vice-Presidents, Mr. d'Amours had no airline experience. He was Vice-President for Bell Canada, and that is it. From the list there are very few, indeed. Perhaps you are asking for my philosophy on it. I think the fact that a man has no airline experience does not necessarily mean that he is a poor manager. Certainly at that level, while I believe that promotion from within has to be followed generally as a rule, it is good to have somebody with a fresh outlook who comes in with outside experience.

[*Interpretation*]

M. Pratte: C'est un facteur extrêmement important, dont il faut tenir compte. Dès le début des négociations, il faut essayer d'amener le fabricant à consentir . . .

M. Mackasey: S'il vous était offert deux appareils absolument identiques et que l'un d'eux ait un contenu canadien plus substantiel, lequel choisiriez-vous?

M. Pratte: Si les appareils étaient identiques ce serait certainement celui qui a le plus grand contenu canadien.

M. Mackasey: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me demande si M. Pratte est prêt à parler des déclarations qui ont été faites à son sujet voulant qu'il ait introduit au sein de la compagnie des gens qui n'avaient aucune expérience dans le transport aérien et que les effets de cette action aient été néfastes pour la compagnie. Aussi récemment que le 4 décembre, dans l'Ottawa Citizen, Doug Fisher affirmait:

> M. Pratte a pavé la voie à plusieurs de ses disciples qui n'avaient aucune expérience dans le transport aérien.

Je suppose que vous ne raterai pas l'occasion de répondre à cette accusation

M. Pratte: Je suis certainement prêt à donner la réplique, si vous me posez une question.

Il est vrai que j'ai fait venir quelques personnes de l'extérieur, mais si vous regardez attentivement la liste des vice-présidents, vous verrez qu'ils sont très peu nombreux. La plupart des vice-présidents sont des gens qui ont été avec la compagnie toute leur vie. Les personnes qui sont sur cette liste ici, venant de l'extérieur—nous avons le vice-président des relations publiques. Il n'est plus avec nous et c'est M. Taylor qui assume cette fonction. M. Chartrand est responsable du personnel.

M. Mazankowski: D'où venait-il? Quels étaient ses antécédents?

M. Pratte: C'est un spécialiste du personnel. Il a travaillé pendant un certain temps pour la *Canadian General Electric Ltée*, et pendant quelque temps pour le gouvernement. Il est docteur en une certaine science du comportement d'une université de Grande-Bretagne.

M. Peters: Ce sont les pires.

M. Pratte: Il n'est pas mauvais, il survivra. M. Ménard, le vice-président chargé de la commercialisation, n'a jamais travaillé pour une compagnie aérienne. M. Orser, vice-président chargé des finances, ne travaille plus pour nous. Il a été remplacé par M. Cochrane.

M. Mazankowski: Il a de l'expérience. On peut le dire à sa manière de répondre aux questions.

M. Pratte: Dans les vice-présidents régionaux, M. d'Amours n'a jamais travaillé pour une compagnie aérienne. Il était vice-président à Bell Canada et c'est tout. D'après cette liste, il y en a en fait très peu. Vous me demandez peut-être ce que je j'en pense. Qu'un homme n'ait jamais travaillé pour une compagnie aérienne ne veut pas forcément dire que c'est un mauvais administrateur. Certainement, à ce niveau, bien qu'à mon avis il faille établir comme règle la promotion intérieure, il est bon d'avoir quelqu'un qui puisse prendre un recul grâce à son expérience extérieure.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What about Mr. Vaughan? What is his background? He has been with the airline for how many years?

Mr. Pratte: He has been with the airline even before I was born, if I believe what he tells me.

Mr. Mazankowski: Prior to being with Air Canada I understand that you were with the CNR. Is that correct?

Mr. Vaughan: That is right.

Mr. Pratte: I am sorry, Mr. Vaughan, I did not mean to be facetious. He has been corporate secretary of the airline for quite a while and also corporate secretary of the CNR. About three years ago, he more or less decided to shift his emphasis from the CNR to Air Canada.

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Fisher's article goes on and I think this is an appropriate time to get this before the Committee and have your comment on it. He goes on to say further that it is implied that as a result of this:

> ... Air Canada is in the poorest position in its history, vis-à-vis morale of employees at all levels.

We have had a great deal of discussion throughout the proceedings in this Committee on morale in the airline. I take it from your answer, Mr. Pratte, that you would categorically deny that assertion based on the premise that you have brought outside people in. Is that correct?

Mr. Pratte: Yes, I would deny that, sir. I think this is not a correct statement.

Mr. Mazankowski: He goes on to say that: "The 'on-time' performance of the company is in a shambles".

Mr. Pratte: As I mentioned earlier in my evidence, it is true that in July and August our on-time performance, for the reasons that I have stated, was very poor. It is now back to quite an acceptable level. It has improved dramatically since mid-September.

Mr. Mazankowski: Do you have a running account of your on-time performance?

Mr. Pratte: Yes, and we compare ourselves with the American carriers.

Mr. Mazankowski: Do you have it in such a form that this could be tabled with the Committee?

Mr. Pratte: Yes, I think we have it in that form. We will table that.

Mr. Mazankowski: One final question, Mr. Chairman. In one of the publications that the airline issues—or perhaps the employees put it out—entitled *Horizons*, there is an article that outlines the next five years with Air Canada. It points out that:

> ... the Company will increase the "regionalization" of specific local products and services, permitting management of costs and standards of services more truly reflective of the area served.

What is meant by that?

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Et M. Vaughan? Quels sont ses antécédents. Depuis combien de temps travaille-t-il pour la compagnie?

M. Pratte: Si j'en crois ce qu'il me dit, il travaillait pour la compagnie bien avant que je sois né.

M. Mazankowski: Avant de travailler pour Air Canada, sauf erreur, vous travailliez pour le CN. C'est exact?

M. Vaughan: C'est exact.

M. Pratte: Je m'excuse, monsieur Vaughan, ne le prenez pas mal. Il a été pendant longtemps secrétaire de la compagnie aérienne et également secrétaire du CN. Il y a environ 3 ans, il a plus ou moins décidé de faire porter ses activités plus sur Air Canada que sur le CN.

M. Mazankowski: L'article de M. Fisher continue et à mon avis il convient d'en saisir le Comité et d'avoir vos commentaires à ce sujet. Il poursuit en disant qu'à la suite de cela:

> ... Air Canada se trouve dans la pire des situations de son histoire en ce qui touche le moral des employés à tous les niveaux.

Au cours des travaux de ce Comité, nous avons beaucoup discuté du moral dans les compagnies aériennes. Si j'en crois votre réponse, monsieur Pratte, vous vous inscrivez catégoriquement en faux contre cette assertion coïncidant avec la venue de personnes étrangères à la compagnie.

M. Pratte: Oui, je m'inscris en faux, monsieur. Cela ne reflète pas la vérité.

M. Mazankowski: Il poursuit en disant que: «la ponctualité de la compagnie laisse plus qu'à désirer».

M. Pratte: Comme je l'ai déjà dit, il est vrai qu'en juillet et en août notre ponctualité, pour les raisons que j'ai expliquées, a laissé beaucoup à désirer. Nous sommes revenus maintenant à un seuil très acceptable. Les améliorations ont été spectaculaires depuis septembre.

M. Mazankowski: Est-ce que vous faites un relevé au sujet de votre ponctualité?

M. Pratte: Oui, et nous sommes à égalité avec les transporteurs américains.

M. Mazankoswki: La forme de ce relevé lui permettrait-elle d'être déposé entre les mains du Comité?

M. Pratte: Oui, je le pense. Nous le déposerons.

M. Mazankowski: Une dernière question, monsieur le président. Dans une des publications de la compagnie, ou peut-être des employés, intitulée *Horizons*, il y a un article donnant les perspectives des 5 prochaines années d'Air Canada. Il y est dit que:

> ... la compagnie augmentera la «régionalisation» des produits et services spécifiquement locaux, ce qui permettra une gestion des prix et des normes de service reflétant beaucoup plus exactement la région desservie.

Que veut-on dire par là?

[*Text*]

Mr. Pratte: Did I write that?

Mr. Mazankowski: It is out of your publication entitled *Horizons.* I presume it is an official publication of Air Canada.

Mr. Pratte: Could I have the full text?

Mr. Mazankowski: Yes. It also points out that:

> The policy of inaugurating direct service between major Canadian cities will be continued where feasible.

I would like you to comment on that as well, Mr. Pratte. In general, Mr. Chairman, the announcement that was made by the Minister of Transport, when he had indicated that the government expected Air Canada to perform a special role as a model corporation in such fields as decentralization and so forth, I think perhaps that might . . .

• 2230

Mr. Pratte: I think what is meant here and I just read it very quickly—what is meant here by the regionalization of specific local products and services permitting management of costs and centres of service more truly reflective of the areas served, is to try to give, in spite of the system nature of the airline, as much authority to local managers to do things on their own.

Mr. Mazankowski: Is the secretary of your group vice-president and the five regional vice-presidents part of that over-all plan?

Mr. Pratte: The object of having regional vice-presidents which did not exist before,—they existed before today but they did not exist five years ago—was a first step in that direction. If you want to have competent managers, I believe you have to give them as much authority as the kind of business you are in permits you to do. I think this is what is implied in this paragraph.

Mr. Mazankowski: This should improve your communications within the management level of your airline then if . . .

Mr. Mackasey: Is that a play on words, "communication"?

The Chairman: Mr. Mazankowski was that your last question?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman . . .

Mr. Peters: I move adjournment.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I thought . . .

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): . . . my name was on your list.

Mr. Peters: I move adjournment.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I moved adjournment.

[*Interpretation*]

M. Pratte: Est-ce que j'ai écrit cela?

M. Mazankowski: C'est un extrait de votre publication intitulée *Horizons.* Je suppose qu'il s'agit d'une publication officielle d'Air Canada.

M. Pratte: Pourrais-je avoir le texte entier?

M. Mazankowski: Oui. Il y est également dit que:

> La politique de création de services directs entre les principales villes canadiennes sera poursuivie dans la mesure du possible.

J'aimerais également que vous me disiez ce que vous en pensez, M. Pratte. En général, monsieur le président, la déclaration qui a été faite par le ministre des Transports, lorsqu'il a indiqué que le gouvernement voulait qu'Air Canada remplisse un rôle spécial en tant que société modèle dans les domaines tels que la décentralisation etc., je crois que cela pourrait . . .

M. Pratte: Je l'ai lue très rapidement, mais je crois que ce que l'on veut dire ici par la régionalisation de produits et de services locaux précis afin que la gestion des coûts et des centres des services puisse être un reflet plus exact des régions servies, est qu'on essaie de donner aux gérants locaux autant d'autorité que possible, malgré la nature de système de la société aérienne.

M. Mazankowski: Est-ce que le secrétaire, le vice-président et les cinq vice-présidents régionaux de votre groupe font partie du plan en général?

M. Pratte: La création d'un poste de cinq vice-présidents qui n'existait pas auparavant, . . . c'est-à-dire qu'il n'existe que depuis cinq ans . . . a constitué une première étape. Si vous voulez avoir des gérants compétents, je crois qu'il faut leur donner autant d'autorité que permet le genre de sociétés que vous avez. Voilà ce que veux dire ce paragraphe.

M. Mazankowski: Cela devrait améliorer vos communications au niveau de la gestion de votre compagnie aérienne si . . .

M. Mackasey: Est-ce qu'il s'agit là d'un jeu de mot, quand vous dites «communications»?

Le président: Est-ce que c'est votre dernière question, monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président . . .

M. Peters: Je propose que nous levions la séance.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, j'ai pensé que . . .

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): . . . mon nom était inscrit sur votre liste.

M. Peters: Je propose que nous levions la séance.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

M. Peters: Monsieur le président, j'ai proposé que nous levions la séance.

[*Texte*]

The Chairman: The Chair hears a motion to adjourn. As you all know a motion to adjourn is nondebatable. Just a minute until I check with the Clerk to see who are members. I am informed that all people are members except Mr. Masniuk this evening.

All those in favour of the motion to adjourn please signify by raising your right hand.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I am not debating it; I understand your judgment fully. But for my information, are we cutting off anybody now who has some questions to ask?

The Chairman: If the motion carries, that will be the last question for Air Canada, yes.

Mr. Mackasey: Yes, I understand that but are there other names on your list?

The Chairman: I have Mr. Stevens and Mr. Roy.

Mr. Mackasey: It is not important whether I am on this or not, Mr. Chairman . . .

Mr. Campbell: He has been on three times.

The Chairman: This is not the point; it is for you the voters to decide not for me, the Chairman, to decide whether we adjourn or not.

Motion negatived.

The Chairman: I have Mr. Roy on my list.

M. Roy (Laval): Monsieur le président . . .

I had better speak in French if you do not mind, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not mind. Go ahead, Mr. Roy.

M. Roy (Laval): La raison pour laquelle je n'ai pas voté en faveur de l'ajournement, monsieur le président, était simplement que je désirais un renseignement, à la condition que cela ne dure pas plus de dix minutes. Mon intervention va être de trois minutes.

The Chairman: I hope not.

M. Roy (Laval): Alors, si M. Stevens veut être assez bref, nous ajournerons par la suite. If you agree, I will speak for three minutes only; if you want to speak for three minutes, we will be ready to adjourn right after. I do not want to prolong this debate.

The Chairman: Now this is not . . .

Mr. Stevens: You mean I do not have a chance to ask some questions.

Mr. Roy (Laval): Yes, in three minutes.

Mr. Stevens: Go ahead with your questions.

The Chairman: Let the Chair and the committee decide how much time.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Pratte une question sur l'efficacité d'Air Canada en ce qui a trait à l'amélioration apportée au service à Montréal et à Toronto.

[*Interprétation*]

Le président: La présidence entend une motion que nous levions la séance. Comme vous savez, aucun débat n'est permis sur une motion d'ajournement. Je vais demander au greffier de vérifier qui sont les membres. On me dit que tous les députés ici sont des membres du Comité sauf M. Masniuk.

Que tous ceux qui sont en faveur de la motion d'ajournement veuillent bien lever la main.

M. Mackasey: Monsieur le président, je ne discute pas de la motion; je comprends très bien votre décision. Cependant, je voudrais savoir si nous allons donc interrompre les membres qui veulent toujours poser des questions?

Le président: Si la motion est adoptée, ce sera la dernière question posée à Air Canada.

M. Mackasey: Oui, je comprends cela, mais y a-t-il d'autres noms sur votre liste?

Le président: J'ai M. Stevens et M. Roy.

M. Mackasey: Il n'est pas important que je sois sur la liste, monsieur le président?

M. Campbell: Il a déjà été trois fois sur la liste.

Le président: Ce n'est pas là la question; c'est à vous les membres de décider si oui ou non nous allons lever la séance.

(La motion est rejetée.)

Le président: Monsieur Roy a la parole.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman . . .

Il vaut mieux que je parle en français, si cela ne vous dérange pas, monsieur le président.

Le président: Non. Allez-y, monsieur Roy.

Mr. Roy (Laval): The reason why I did not vote in favour of the adjournment motion, Mr. Chairman, was simply that I wanted to obtain some information, provided that it does not last for more than 10 minutes. My question will not take more than three minutes.

Le président: J'espère que non.

Mr. Roy (Laval): Then if Mr. Stevens can be brief, we can adjourn when he is through. Si vous êtes d'accord, je ne vais parler que pendant trois minutes; si vous voulez parler pendant trois minutes aussi, nous pourrons lever la séance immédiatement après. Je ne veux pas prolonger ce débat.

Le président: Ceci n'est pas . . .

M. Stevens: Vous voulez dire que je n'aurai pas l'occasion de poser mes questions.

M. Roy (Laval): Oui, vous aurez trois minutes.

M. Stevens: Commencez vos questions.

Le président: Le président et le comité vont décider combien de temps vous aurez.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I would like to ask to Mr. Pratte a question about the effectiveness of Air Canada's improvements on the Montreal to Toronto run.

[*Text*]

Quel a été le nombre de passagers, cette année à Montréal et à Toronto?

M. Pratte: Vous désirez sans doute connaître le nombre de passagers qui empruntent le service qu'on appelle Rapidair?

M. Roy (Laval): D'Air Canada.

M. Pratte: D'Air Canada. Je pourrai vous fournir des statistiques plus précises mais de mémoire je pense le nombre de passagers dans les 2 sens, Toronto-Montréal et Montréal-Toronto est de l'ordre de 1 million par année.

M. Roy (Laval): Ma question portait sur le nombre de passagers qui utilisent les services d'Air Canada, aux aéroports de Montréal ou de Toronto, chaque année.

M. Pratte: Ah bon, à l'aéroport de Montréal ou à celui de Toronto? Je n'ai pas ce renseignement mais je pourrai vous le fournir.

M. Roy (Laval): Nous avons appris qu'il y avait eu une augmentation considérable grâce aux services d'Air Canada. Bien des gens dee mon comté et de la région me disent qu'on vous doit beaucoup de félicitations pour les services rendus à l'aéroport de Montréal et à l'aéroport de Toronto, en fait dans tous les postes que vous avez à travers le pays. Alors je voudrais vous en féliciter, parce que nous recevons des félicitations sur ce qui se passe dans les aéroports et surtout dans les avions.

Ma dernière question porte sur le service ADAC. Quelles sont vos prévisions sur le service ADAC entre Montréal et Ottawa?

M. Pratte: Les prévisions sont, je crois, que le service est sensé commencer à la fin de mars ou au début d'avril. Les deux aéroports seront terminés, ici à Ottawa et là-bas au parc Victoria à Montréal. Les prévisions quant au nombre des passagers, nous n'en avons pas parce que c'est l'un des objets principaux de l'expérience que de déterminer dans quelle mesure un service comme celui-là sera ou ne sera pas populaire.

M. Roy (Laval): Je laisse la parole à M. Stevens qui faisait des comparaisons à un moment donné entre des services américains et canadiens. M. Stevens a déjà été l'initiateur de la banque de l'Ouest dans le domaine de la finance, sur le plan canadien et on connait ses résultats; alors je lui laisse la parole maintenant.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman, . . .

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman: how long is Mr. Stevens allowed this time? The last time it was 16 minutes, that is 26 minutes he has had tonight. How many more minutes is this going to go on?

Mr. Roy (Laval): He agreed on three minutes.

The Chairman: It was agreed to try to finish with Air Canada tonight. It is a standard practice that we set the times at which our meetings begin; we adjourn when the Committee is agreed to adjourn. We just took a vote; the Committee was not agreed to adjourn, so we will carry on with Mr. Stevens until someone else signifies that he wants to speak or until I hear a motion to adjourn—one or the other. I shall not limit Mr. Stevens unduly. I encourage him to be brief; it is late, and I flew all night last night to be here. I think we have exhausted the questions that could be put to the witnesses with regard to Bill C-164.

[*Interpretation*]

How many passengers were there this year travelling between Montreal and Toronto?

Mr. Pratte: I suppose you want to know the number of passengers who use what is called the Rapidair service?

Mr. Roy (Laval): An Air Canada service.

Mr. Pratte: Yes. I could give you more precise statistics, but speaking from memory I should say that a number of passengers in both directions, that is Toronto-Montreal and Montreal-Toronto, is approximately 1 million a year.

Mr. Roy (Laval): I was interested in knowing the number of passengers who use Air Canada services from the airports in Montreal and Toronto every year.

Mr. Pratte: Oh, you are speaking about the Montreal and Toronto airports. I do not have this information available but could provide you with it.

Mr. Roy (Laval): We have been informed that there has been considerable increase because of Air Canada's services. Many people in the area of my constituency have told me that you are to be congratulated on the services which you provide in the Toronto and Montreal airports, in fact throughout the country. I thought that I would pass on this message of appreciation of the quality of your service on land and particularly in the air.

My last question relates to the STOL service. What are your present plans for STOL service between Montreal and Ottawa?

Mr. Pratte: The service is supposed to start at the end of March or beginning of April. Both airports will be finished by then, the one in Ottawa and the Montreal airport in Victoria Park. We have made no attempt to forecast the number of passengers since one of the principal aims of the experiment is to determine how successful such a service will be.

Mr. Roy (Laval): I will yield to Mr. Stevens who seems to find the comparison of the American and Canadian service enlightening. Mr. Stevens has already been responsible for the initiative of what he calls the Western Bank and we know what the results of that were; I will yield the floor to him now.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Merci, monsieur le président.

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Combien de temps M. Stevens pourra-t-il parler cette fois? La dernière fois, il a pris seize minutes, ce qui lui donne en tout 26 minutes ce soir. Pendant combien de temps cela va-t-il se prolonger?

M. Roy (Laval): Il a convenu que cela serait trois minutes.

Le président: Nous étions d'accord pour terminer nos questions à Air Canada ce soir. C'est l'usage courant que de fixer l'heure à laquelle la séance commence; la séance est levée quand le Comité le décide. Nous venons de prendre un vote et le Comité a indiqué son désir de continuer, alors nous allons permettre à M. Stevens de parler jusqu'à ce que quelqu'un propose de l'interrompre ou d'ajourner. Je n'imposerai pas de restrictions trop sévères, mais j'encourage M. Stevens à être bref puisqu'il est tard et que j'ai fait un long voyage hier soir. Je crois que nous avons épuisé les sujets des questions aux témoins sur le bill C-164.

[*Texte*]

Go ahead, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, may I make this observation? It has been very interesting tonight, in that this Committee has been one in which a member of the Conservative, a member of the NDP, and a member of the Liberal caucus have alternated all evening. Any suggestion that we are asking an undue number of questions I think is quite unfair.

The Chairman: That statement is quite unfair too, Mr. Stevens, because it is not accurate.

Mr. Stevens: I have kept a list of them.

The Chairman: It casts some reflection on the manner in which the Chair has carried on the Committee meetings, and it is not accurate. I can read you the list: you were the first questioner; then Mr. Peters, Mr. Mackasey, Mr. MacKay, Mr. McRae, Mr. Blenkarn, Mr. Guay—we alternated pretty consistently between a Liberal and Conservative. Mr. Peters can correct me, but I think he only had one round. He may have interrupted a time or two.

Mr. Stevens: That is what I intended to convey.

The Chairman: You conveyed the impression that we alternated equally between three parties. We did not.

Mr. Stevens: No.

Mr. Chairman, my first question would be to Mr. Pratte. Earlier he mentioned, in response to a question that he hoped Air Canada would not be in the red, or that he anticipated it would not be in the red. With your earnings of $17 million for 1972, Mr. Pratte, are you suggesting that there is any serious possibility that you might be in the red, or is it very marginally possible?

• 2240

Mr. Pratte: No, I do not think we will be in the red. I do not know what price we will have to pay for fuel in a week from now. One has to consider that we lowered fares in October of 1972, and therefore I think we are getting 5 per cent less now per passenger-mile in Canada than we were getting in March of 1971. And we have had to suffer inflation, like all the rest. We really are buying fuel in many places on a day-to-day basis, pricewise. So I think fuel is our second most important cost item. I certainly do hope that we will be in a profitable position, I think we should be, but . . .

Mr. Stevens: Mr. Pratte, on earlier questions I touched on the various charges that you are required to pay to the Ministry of Transport. What payments do you get from the government for performing such various services as mail carrier and other types of governmental service that Air Canada performs? Do you know how much revenue you are able to receive from that activity?

Mr. Pratte: I think the mail revenues are in there, if I remember correctly. In 1972 it was $16.159 million. And it was lower in 1972 than it was in 1971.

Mr. Stevens: Is there any other service that you perform for the government for which they pay you?

[*Interprétation*]

Continuez donc, monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, pourrais-je faire cette observation? Ce soir un membre de chaque parti a eu l'occasion de poser ses questions et nous avons alterné ainsi pendant toute la période. Je crois que c'est injuste que d'insinuer que nous posons trop de questions.

Le président: Ce que vous venez de dire est injuste aussi, monsieur Stevens, parce que ce n'est pas exact.

M. Stevens: J'ai gardé une liste des interlocuteurs.

Le président: Votre remarque met en doute la façon dans laquelle le président a présidé les séances et ce n'est pas exact. Je peux vous lire la liste: vous avez commencé, vous avez été suivi par M. Peters, M. Mackasey, M. MacKay, M. McRae, M. Blenkarn, M. Guay. Nous avons alterné assez régulièrement entre un libéral et un conservateur. Il se peut que je me trompe, mais je crois que M. Peters a eu seulement un tour. Il a peut-être fait des interruptions une ou deux fois.

M. Stevens: C'est ce que j'ai essayé de dire.

Le président: Vous avez plutôt impliqué que nous alternions également entre les trois partis. Ce n'était pas le cas.

M. Stevens: Non.

Monsieur le président, ma première question s'adresse à M. Pratte. Il a dit tantôt qu'il espérait qu'Air Canada n'aurait pas un déficit ou qu'il prévoyait que cela ne serait pas le cas. Avec 17 millions de dollars de bénéfice pour 1972, monsieur Pratte, voulez-vous faire croire qu'il existe une possibilité réelle que vous accusiez un déficit ou que l'on puisse même envisager cette situation?

M. Pratte: Non, je ne pense pas que nous serons en déficit. Je ne sais quel prix il nous faut payer pour le combustible dans une semaine. Il faut tenir compte du fait que nous avons baissé les tarifs en octobre 1972, et que par conséquent, sauf erreur, nous obtenons 5 p. 100 de moins maintenant par passager et par mille au Canada que nous n'en obtenions en mars 1971. Et nous avons souffert de l'inflation comme tout le monde. Nous achetons du combustible dans de nombreux endroits et le prix change tous les jours. Le combustible est donc notre deuxième dépense la plus importante. J'espère de tout cœur que nous serons dans un situation rentable. Je pense que nous devrions l'être mais . . .

M. Stevens: Monsieur Pratte, au cours de mes questions précédentes, j'ai parlé des différentes taxes que vous devez verser au ministère des Transports. Que vous verse le gouvernement lorsque vous assumez des services tels que le transport du courrier et autres services gouvernementaux? Savez-vous ce que représente en revenu ces activités?

M. Pratte: Sauf erreur, les recettes pour le courrier figurent ici, si je me souviens bien. En 1972, cela a représenté 16.159 millions de dollars. Le chiffre de 1972 était inférieur à celui de 1971.

M. Stevens: Y a-t-il d'autres services que vous assumiez pour le gouvernement et qui vous sont payés?

[*Text*]

Mr. Pratte: What do you mean by "service"?

Mr. Mackasey: The Uganda airlift.

Mr. Pratte: If we do a charter we get paid by the government, just like we would get paid by anybody else.

Mr. Stevens: But there is nothing of any size?

Mr. Pratte: The main contract is the mail contract that we have with the government and for which we got $16.159 million in 1972.

Mr. Stevens: Is the mail contract tendered, or how exactly is it let?

Mr. Pratte: That contract was negotiated a long long time ago and it always has been amended downwards, pricewise, in spite of inflation. I think the rate now is the lowest being charged the government by any Canadian carrier, because we are not the only carrier that carries mail.

Mr. Stevens: When I was earlier referring to the position between Canada and the United States airports I think it was mentioned that you do have an independent study on the airport charges in Canada that does have an international reference and I was wondering if the Committee could be given a copy of that study.

Mr. Pratte: I think Mr. Taylor referred not to a study of our own but to a study made by the Air Transport Association of Canada.

Mr. Stevens: Could we get a copy of that study?

Mr. Pratte: That is a public document; not a document that belongs to us. It belongs to the Air Transport Association of Canada. If they have no objection to our supplying a copy to you, I certainly would have no objection whatsoever.

Mr. Stevens: Mr. Pratte, would you be able to tell us what arrangements you had made for your airport facilities at Kennedy International Airport in New York? Did you do a joint deal there with BOAC? What exact arrangement for facilities at Kennedy do you have?

Mr. Pratte: Well, this was an arrangement that was negotiated many, many years ago, long before 1968, and I think the arrangement was that we pay in roughly 23 or 24 per cent of the cost of the terminal, and this is being amortized as rent over a long period of time, over the period of a lease. In other words, we prepaid the rent.

Mr. Stevens: How much is that 24 per cent figure?

Mr. Pratte: I will ask Mr. Cochrane to give you the exact figures.

Mr. Cochrane: The amount still to be amortized is approximately $13 million.

• 2245

Mr. Stevens: How much was it initially?

Mr. Cochrane: I do not have that right here. I will get it for you. It was not a lot more than that. It was only $1 million or $2 million more.

[*Interpretation*]

Mr. Pratte: Que voulez-vous dire par «services»?

Mr. Mackasey: Le transport des Ougandais.

M. Pratte: Si nous organisons un vol nolisé, nous sommes payés par le gouvernement tout comme n'importe qui serait payé.

M. Stevens: Cependant, il n'y a rien d'appréciable?

M. Pratte: Le principal contrat est celui du courrier que nous avons avec le gouvernement et pour lequel nous avons perçu 16.159 millions de dollars en 1972.

M. Stevens: Ce contrat de courrier fut-il l'objet d'un appel d'offre, ou comment cela se passe-t-il exactement?

M. Pratte: Ce contrat a été négocié il y a très longtemps et il a toujours été modifié vers le bas, du point de vue pécuniaire, malgré l'infration. A l'heure actuelle, ce tarif est le plus bas de ceux qui sont pris par les transporteurs canadiens, car nous ne sommes pas le seul transporteur à transporter le courrier.

M. Stevens: Lorsque j'ai évoqué la situation entre les aéroports canadiens et américains, on a mentionné, sauf erreur, que vous avez une étude indépendante sur les taxes d'aéroports au Canada qui fait une comparaison au niveau international, et je me demandais si on pourrait transmettre un exemplaire de cette étude au comité.

M. Pratte: Sauf erreur, M. Taylor a mentionné non pas une de nos études mais une étude faite par la Air Transport Association of Canada (Association des transports aériens du Canada).

M. Stevens: Pourrions-nous avoir un exemplaire de cette étude?

M. Pratte: Il s'agit d'un document public, non pas d'un document qui nous appartient. Cela appartient à la Air Transport Association of Canada. Si elle ne s'oppose pas à vous en fournir un exemplaire, je ne m'y opposerais certainement pas.

M. Stevens: Monsieur Pratte, pourriez-vous nous dire quels arrangements vous avez faits pour les installations d'aéroports à l'aéroport international Kennedy à New York? Vous y êtes-vous associé avec BOAC? Quels sont exactement les arrangements d'installation que vous avez à Kennedy?

M. Pratte: Cet arrangement a été négocié il y a de très nombreuses années, longtemps avant 1968, et, sauf erreur, l'arrangement voulait que nous payions environ 23 ou 24 p. 100 du prix de revient de l'aérogare, ceci étant amorti en tant que loyer sur une longue période de temps, sur la période de location. En d'autres termes, nous avons payé le loyer à l'avance.

M. Stevens: Combien représentent ces 24 p. 100?

M. Pratte: Je demanderais à M. Cochrane de vous donner les chiffres exacts.

M. Cochrane: Le montant toujours amortissable est d'environ 13 millions de dollars.

M. Stevens: Au départ de quel chiffre s'agissait-il?

M. Cochrane: Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais je vous les obtiendrai. Ce n'était pas beaucoup plus que cela. On pouvait parler uniquement d'un million ou de deux millions de dollars de plus.

[*Texte*]

Mr. Stevens: Yes. You would say $15 million. Would you?

Mr. Cochrane: Let us say $15 million.

Mr. Stevens: Can you tell us wwhat percent of your total air business is involved at Kennedy International?

Mr. Pratte: I am sorry, I do not have that information. Are you talking of revenue or the number of passengers?

Mr. Stevens: No, on the same basis that was established before. You had roughly 60 per cent of the Canadian activity at our airports.

Mr. Mackasey: On a point of order before he answers. Would the revelation of such information be to the detriment of Air Canada vis-à-vis its competitors?

The Chairman: The best people to answer that question would be Air Canada. Mr. Cochrane seems to be searching for the answer, or to comply with Mr. Steven's request.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, while he is looking at that question, maybe I could ask another.

Mr. Pratte, do you feel there is any detriment in being a wholly owned Crown corporation as far as functioning as an airline is concerned? If you do, what type of detriment?

Mr. Pratte: Owned by the CN. Is that what you mean? Or wholly owned by the government.

Mr. Stevens: Indirectly by the government, yes.

Mr. Pratte: In other words, what you are saying is, being a Crown corporation.

Mr. Stevens: Yes, as opposed to being entirely a private corporation.

Mr. Pratte: I happen to believe that there is a role to be played in Canada by Air Canada as a Crown corporation. We are a huge country in which transportation is so important that a Crown corporation can do things that a company which has pure profitability as its objective can not do. The best example I can give you is the domestic fare structure we introduced in 1972, and that a privately owned corporation would have no interest whatsoever in introducing, because it was not designed to make more profit. As a matter of fact, the net effect of it was to reduce our return. However, this was done because we felt, rightly or wrongly, that we had to make Canadians travel more within their own country. We felt there was a role for us to play in that area. Of course, there is a limit beyond which we cannot go.

The Chairman: Mr. Stevens, I think Mr. Cochrane . . .

Mr. Cochrane: It is 4 per cent, Mr. Stevens, approximately.

The Chairman: Do you have many more questions, Mr. Stevens?

[*Interprétation*]

M. Stevens: Oui. Vous diriez 15 millions, n'est-ce pas?

M. Cochrane: Mettons 15 millions de dollars.

M. Stevens: Pouvez-vous nous dire quel pourcentage de votre chiffre d'affaires total est engagé à l'aéroport international Kennedy?

M. Pratte: Je regrette mais je n'ai pas ces renseignements. Parlez-vous de recettes ou du nombre de voyageurs?

M. Stevens: Non, je vous parle des chiffres basés sur ce qui avait été établi auparavant. Vous comptez environ 60 p. 100 de l'activité canadienne dans nos aéroports.

M. Mackasey: J'invoque le Règlement avant d'obtenir sa réponse. La révélation d'un tel renseignement se ferait-il au détriment d'Air Canada face à ses concurrents?

Le président: La personne tout indiquée pour répondre à cette question sera un représentant d'Air Canada. M. Cochrane semble chercher la réponse pour se plier à la demande de M. Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, au moment où il s'interroge sur la question puis-je en poser une autre?

Monsieur Pratte, croyez-vous que le fait d'être une société d'État à participation entière se fasse au détriment d'un fonctionnement d'une ligne aérienne? Dans l'affirmative pourriez-vous nous dire quel genre de détriment est en cause?

M. Pratte: Sur la propriété du CN, c'est ce que vous voulez dire? Ou la propriété entière du gouvernement?

M. Stevens: Indirectement la propriété à part entière du gouvernement, oui.

M. Pratte: En d'autres termes, ce que vous dites c'est d'être une société d'État.

M. Stevens: Oui, par opposition à une société entièrement privée.

M. Pratte: Je suis de ceux qui croient qu'Air Canada peut jouer un rôle au Canada à titre de société d'État. Nous sommes un énorme pays dans lequel le transport revêt une importance toute spéciale et c'est une société d'État qui peut prendre certaines mesures qu'une société ordinaire dont le seul objectif est la rentabilité pure et simple ne peut pas faire. Le meilleur exemple que je peux vous offrir c'est la structure des prix domestiques introduite en 1972 et qu'une société privée ne serait jamais intéressée à lancer car cette structure n'était pas conçue pour augmenter les profits. En fait, le résultat de cette structure a réduit nos recettes. Toutefois, nous avons pris cette mesure car nous estimions à tort ou à raison que nous devions encourager les Canadiens à voyager de plus en plus à l'intérieur de leur pays. Nous estimions que nous avions un rôle à jouer dans ce domaine; il existe une limite que nous ne pouvons pas dépasser.

Le président: Monsieur Stevens, je pense que M. Cochrane . . .

M. Cochrane: C'était environ 4 p. 100, monsieur Stevens.

Le président: Avez-vous plusieurs autres questions, monsieur Stevens?

[*Text*]

Mr. Stevens: No.

The Chairman: Mr. MacKay has indicated that he would like to ask a question.

Mr. Stevens: I think I am down to my second last.

The Chairman: Okay.

Mr. Stevens: Mr. Cochrane, how much is the annual amount you are paying?

Mr. Pratte: The annual amount—no. I am prepared to co-operate with the Committee to the fullest possible extent, but there is some information I do not think a private corporation would give you. Therefore if I give the same kind of information, that would hurt us in terms of our competitive posture.

Mr. Stevens: Perhaps I can come back then to my other question, Mr. Pratte, to my basic point. You have mentioned some positive points in a Crown corporation. But in your opinion, is there any detriment in being a Crown corporation as opposed to being privately owned?

Mr. Pratte: Well, we are a Crown corporation, and I have no say as to whether we are going to remain one or not. I told you that I think we have a role to play. I think we can . . .

Mr. Mackasey: Is it not government policy to have a Crown corporation?

Mr. Pratte: I think it is government policy.

Mr. Mackasey: We are interested in the people of Canada and not whether Air Canada is a Crown corporation or a private enterprise.

Mr. Pratte: There is no problem in being the head of a Crown corporation. I might find it difficult to answer some of your questions at times.

Mr. Stevens: You must enjoy the role, Mr. Pratte. You are staying in it.

Mr. Pratte: On the other hand, I enjoy my visits very much.

Mr. Stevens: Thanks, Mr. Pratte.

The Chairman: Mr. MacKay, one brief supplementary before we adjourn.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pratte or some of the other officials, if it is within their power to do so, to file with us, or file through the Chairman, some of the particulars of Air Canada's insurance, namely how much the premiums are, what companies are your insurers, what type of insurance you carry, and the amounts. Things like that.

• 2250

Mr. Chairman, if I might, I would personally like to at this time, for myself, and I am sure for the other members, thank Mr. Pratte and his very able companions for coming here and being so patient and courteous in answering the questions.

[*Interpretation*]

M. Stevens: Non.

Le président: M. MacKay a indiqué qu'il aimerait poser une question.

M. Stevens: Je pense que j'en suis rendu à mon avant-dernière question.

Le président: D'accord.

M. Stevens: Monsieur Cochrane, quel montant annuel versez-vous?

M. Pratte: Le montant annuel . . . Non. Je suis disposé à collaborer avec le Comité dans la plus grande mesure du possible mais il existe certains renseignements qu'une société privée n'est pas en loi de vous donner. En conséquence si je vous donne le même genre de renseignements, cela se ferait à notre détriment sur la scène concurrentielle.

M. Stevens: Je pourrais peut-être en revenir à mon autre question, monsieur Pratte, soit à mon argument essentiel. Vous avez parlé de certains éléments positifs attachés à une société de la Couronne. D'après vous, le fait d'être une société d'État, se fait-il au détriment par opposition à une société privée?

M. Pratte: Eh bien, nous sommes une société d'État et je n'ai rien à dire pour décider si nous allons ou non changer notre statut. Je viens de vous dire qu'à mon sens nous avons un rôle à jouer. Je pense que . . .

M. Mackasey: Ne s'agit-il pas d'une politique de l'État d'avoir une société de la Couronne?

M. Pratte: Je pense que c'est une politique de l'État.

M. Mackasey: C'est la population du Canada qui nous intéresse et non pas la question de savoir si Air Canada est une société d'État ou une entreprise privée.

M. Pratte: Il n'existe aucune difficulté à être le président d'une société d'État, même si parfois j'ai du mal à répondre à certaines questions que vous me posez.

M. Stevens: Vous aimez certainement votre rôle, monsieur Pratte, puisque vous ne le changez pas.

M. Pratte: D'autre part, j'aime beaucoup les visites que je rends.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur Pratte.

Le président: Monsieur MacKay, une brève question supplémentaire avant l'ajournement.

M. MacKay: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Pratte ou d'autres experts qui l'accompagnent s'ils sont autorisés à déposer devant le Comité ou par le biais du président certains détails concernant l'assurance d'Air Canada notamment la valeur des primes, le nom des sociétés qui vous vendent les assurances, le genre d'assurance que vous portez, les montants et ainsi de suite.

Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais, au nom de tous les membres de ce Comité, remercier M. Pratte et ses collègues très compétents d'avoir comparu devant nous et d'avoir fait preuve de patience et de courtoisie dans leurs réponses à nos questions.

[*Texte*]

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Pratte: Mr. Chairman, may I be allowed to say a few words? I want to thank you, Mr. Chairman, and the members of the Committee for their attention and the care with which they have gone through the problems of Air Canada. It has been tremendously instructive for me and, I am sure, for my colleagues, because we are very desirous of trying to respond as best we can to the wishes of the people of Canada as expressed by their representatives here. I am sorry if, at times, I have not been able to answer all of your questions but I have done my best. As history repeats itself, I hope to come back here soon—much sooner than three years from now—and I hope we will be able to do a still better job.

Thank you very much.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: The meeting stands adjourned until 9.30 tomorrow morning when we hope to go into clause-by-clause study of the bill.

Mr. Turner, the Minister of Finance, will be here.

[*Interprétation*]

Des voix: Bravo.

M. Pratte: Monsieur le président, puis-je dire quelques mots? Je veux vous remercier, monsieur le président, et les membres du Comité d'avoir si soigneusement étudié le problème d'Air Canada. Mes collègues et moi-même ont beaucoup appris, car nous voulons répondre de meilleure façon possible aux vœux de tous les Canadiens tels qu'exprimés ici par leurs représentants élus. Je suis désolé de n'avoir toujours pu répondre à toutes vos questions, mais j'ai fait de mon mieux. J'espère comparaître devant vote Comité beaucoup plus tôt que dans trois ans . . . et j'espère que nous pourrons faire encore mieux à ce moment-là.

Merci beaucoup.

Des voix: Bravo.

Le président: La séance est levée jusqu'à 9 h 30 demain matin, et j'espère que nous pourrons commencer l'étude article par article du bill.

Monsieur Turner, ministre des Finances, sera ici demain.

-T82

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Tuesday, December 18, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 28

Le mardi 18 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

LIBRARY JAN 23 1974 UNIVERSITY OF TORONTO

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada

---

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand, Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

26732—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Blenkarn
Campbell
Caron
Comtois
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Higson
Lessard
Loiselle
MacKay
Mazankowski
McCain
McKenzie
Orlikow
Rose
Stewart (*Marquette*)
Turner (*London East*)—(19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, December 18, 1973:

Mr. Schumacher replaced Mr. Lundrigan;
Mr. McCain replaced Mr. Schumacher;
Mr. Corriveau replaced Mr. Comtois;
Mr. Loiselle replaced Mr. Roy (*Laval*);
Mr. Lessard replaced Mr. Mackasey;
Mr. Rose replaced Mr. Gleave;
Mr. Masniuk replaced Mr. Stevens;
Mr. Comtois replaced Mr. Lessard;
Mr. Lessard replaced Mr. Comtois;
Mr. Higson replaced Mr. Masniuk;
Mr. Stewart (*Marquette*) replaced Mr. Schellenberger;
Mr. Orlikow replaced Mr. Peters;
Mr. Comtois replaced Mr. Corriveau;
Mr. Corriveau replaced Mr. Campbell;
Mr. Campbell replaced Mr. Corriveau.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 18 décembre 1973:

M. Schumacher remplace M. Lundrigan;
M. McCain remplace M. Schumacher;
M. Corriveau remplace M. Comtois;
M. Loiselle remplace M. Roy (*Laval*);
M. Lessard remplace M. Mackasey;
M. Rose remplace M. Gleave;
M. Masniuk remplace M. Stevens;
M. Comtois remplace M. Lessard;
M. Lessard remplace M. Comtois;
M. Higson remplace M. Masniuk;
M. Stewart (*Marquette*) remplace M. Schellenberger;
M. Orlikow remplace M. Peters;
M. Comtois remplace M. Corriveau;
M. Corriveau remplace M. Campbell;
M. Campbell remplace M. Corriveau.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, DECEMBER 18, 1973
(45)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:48 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Corriveau, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Schumacher and Turner (*London East*).

Appearing: The Honourable John N. Turner, Minister of Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 2 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

Clause 2 carried.

The Chairman called Clause 3.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

Clause 3 was allowed to stand.

The Chairman called Clause 4.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

The question being put on Clause 4, it carried on the following division: YEAS—6; NAYS—3.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

The Chairman called Clause 7.

And debate arising thereon;

Clause 7 was allowed to stand.

Clause 8 carried.

The Chairman called Clause 9.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

Clause 9 carried.

The Chairman called Clause 10.

And debate arising thereon;

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 18 DÉCEMBRE 1973
(45)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 48 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Corriveau, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, Mackay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Schumacher et Turner (*London-Est*).

Témoin: L'honorable John N. Turner, ministre des Finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada—Financement et Garantie*)

L'article 2 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 3.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 3 est réservé.

Le Président met en délibération l'article 4.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 4, mis aux voix, est adopté par 6 voix contre 3.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 7.

Et le débat s'engage;

L'article 7 est réservé.

L'article 8 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 9.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 9 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 10.

Et le débat s'engage;

The Minister answered questions.

Clause 10 carried.

The Chairman called Clause 11.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

Clause 11 carried.

The Chairman called Clause 12.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

Mr. Blenkarn moved,—That Clause 12 be allowed to stand.

The question being put on the said motion, it was negatived on the following division: YEAS—5, NAYS—6.

Clause 12 carried.

The Chairman called Clause 13.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

The question being put on Clause 13, it carried on the following division: YEAS—8; NAYS—4.

The Chairman called Clause 14.

Mr. Peters moved in amendment thereto,—That Clause 14 be amended by deleting line 12, page 9, and substituting the following therefor:

"14. (1) Notwithstanding Section 38(1) of the *Canadian National Railways Act,* a continuous audit of the ac-";

by deleting line 16, page 9, and substituting the following therefor:

"1974 through to 1978 inclusive by independent auditors.";

and by deleting line 28, page 9, and substituting the following therefor:

"(c) for the year 1974 through to 1978 inclusive, the firm of Coop-"

The question being put on the said proposed amendment, it was agreed to.

Clause 14, as amended, carried.

The Chairman called Clause 15.

And debate arising thereon;

The Minister answered questions.

Clause 15 carried.

Clause 16 carried.

At 11:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to 3:30 o'clock p.m. this day.

Le ministre répond aux questions.

L'article 10 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 11.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 11 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 12.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

M. Blenkarn propose,—Que l'article 12 soit réservé.

La motion de M. Blenkarn, mise aux voix, est rejetée par six voix contre 5.

L'article 12 est adopté.

Le Président met en délibération l'article 13.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 13, mis aux voix, est adopté par 8 voix contre 4.

Le Président met en délibération l'article 14.

M. Peters propose l'amendement suivant:—Que l'article 14 du Bill soit modifié par le retranchement de la ligne 13, à la page 9, et son remplacement par ce qui suit:

«14. (1) Nonobstant le paragraphe 38(1) de la *Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada*, des vérificateurs indépendants»;

par le retranchement de la ligne 18, à la page 9, et son remplacement par ce qui suit:

«les années 1972, 1973 et 1974 à 1978 inclusivement.»;

et par le retranchement de la ligne 30, à la page 9 et son remplacement par ce qui suit:

«c) pour les années 1974 à 1978 inclusivement, le cabinet Coopers».

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'article 14 est adopté sous sa forme modifiée.

Le Président met en délibération l'article 15.

Et le débat s'engage;

Le ministre répond aux questions.

L'article 15 est adopté.

L'article 16 est adopté.

A 11 h 50 la séance est levée jusqu'à 15 h 30.

AFTERNOON SITTING
(46)

The Committee reconvened at 4:10 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corriveau, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, MacKay, Mazankowski, Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Schellenberger and Turner (*London East*).

Appearing: The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. George Scott, Senior Assistant Deputy Minister. *From the Department of Industry, Trade and Commerce:* Mr. J. H. Easton, General Director, Transportation, Grains Group. *From Air Canada:* Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 3 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Blenkarn proposed to move,—That Clause 3 be amended by deleting in line 3, page 2, the amount "$225,-500,000" and substituting the following therefor:

"$211,021,000";

by deleting lines 13 and 14, page 2;

by deleting in line 17, page 2, the amount $225,500,000" and substituting the following therefor:

"$211,021,000"

by deleting line 27, page 2, and substituting the following therefor:

"and payable before that day, provided that no funds shall be invested in hotels or in C.N. Tower Limited; and"

The Chairman reserved his decision as to the acceptability of the said proposed amendment.

Clause 3 was allowed to stand.

The Chairman called Clause 7.

The Minister answered questions.

The questioning continuing;

At 5:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to 8:00 p.m. this day.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(46)

Le Comité se réunit de nouveau à 16 h 10 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corriveau, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, MacKay, Mazankowski, Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Peters, Schellenberger et Turner (*London-Est*)

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. George Scott, sous-ministre adjoint principal. *Du ministère de l'Industrie et du Commerce:* M. J.H. Easton, directeur général, transport, comité des céréales. *De la société Air Canada:* M. Cochrane, vice-président, finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 3 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada—Financement et garantie*).

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Blenkarn propose—que l'article 3 du bill soit modifié par le retranchement du chiffre de «$225,500,000» aux lignes 4 et 5 de la page 2 et son remplacement par ce qui suit:

«$221,021,000»;

et par le retranchement des lignes 14 et 15 de la page 2;

par le retranchement du chiffre $225,500,000 à la ligne 18 de la page 2 et son remplacement par ce qui suit:

«$221,021,000»

par le retranchement des lignes 28 et 29 de la page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

«payables antérieurement à la date susdite pourvu qu'aucun montant ne soit investi dans des hôtels ou dans la Tour C.N. Ltée; et»

Le président réserve sa décision quant à la recevabilité de l'amendement proposé.

L'article 3 est réservé.

Le président met en délibération l'article 7.

Le ministre répond aux questions.

L'interrogatoire se poursuit et,

A 17 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

EVENING SITTING
(47)

The Committee reconvened at 8:15 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corriveau, Guay (*St. Boniface*), Higson, Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Orlikow, Stewart (*Marquette*) and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. Paproski.

Appearing: The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

Witness: From Air Canada: Mr. M. Cochrane, Vice President, Finance.

The Committee resumed consideration of Clause 7 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The Minister and Mr. Cochrane answered questions.

Mr. Blenkarn moved,—That Clause 7 be amended by deleting in line 44, page 5, the amount "$140,000,000" and substituting the following therefor:

"$133,300,000"

And debate arising thereon;

Mr. Orlikow moved,—That this meeting be now adjourned.

The question being put on the said motion, and the result of the Vote having been announced: YEAS—8; NAYS—8;

Accordingly, Mr. Chairman gave his casting vote in the affirmative.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

SÉANCE DU SOIR
(47)

Le Comité reprend ses travaux à 20 h 15 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blenkarn, Campbell, Caron, Comtois, Corriveau, Guay (*Saint-Boniface*), Higson, Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, MacKay, Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Orlikow, Stewart (*Marquette*) et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. Paproski.

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoin: De la Société Air Canada: M. M. Cochrane, vice-président, Finances.

Le Comité reprend l'étude de l'article 7 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1 janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que les garanties, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la compagnie de Chemins de fer nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (*Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada—Financement et Garantie*).

Le ministre et M. Cochrane répondent aux questions.

M. Blenkarn propose,—Que l'article 7 soit modifié par le retranchement, à la ligne 45 de la page 5, du montant de «$140,000,000» et son remplacement par le chiffre suivant:

«$133,300,000»

Le débat s'engage à ce sujet;

M. Orlikow propose,—Que le Comité suspende maintenant ses travaux.

Ladite motion, mise aux voix, obtient 8 voix contre 8.

En conséquence, M. le président se prononce en faveur de la motion.

A 22 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, December 18, 1973

[*Texte*]

• 0950

The Chairman: Order. I see a quorum so we should proceed. We will start on Clause 2 because Clause 1 deals with the Short Title and we will leave it to the last.

Shall Clause 2 carry?

An hon. Member: Carried.

Mr. Blenkarn: No.

The Chairman: Did I hear a "nay"? Did you want to say something, Mr. Blenkarn?

On Clause 2—*Definitions*

Mr. Blenkarn: I think the clause should be stood, Mr. Chairman, until we have gone through the bill and had more input and some indication from the Minister that he perhaps has looked at some of the Committee witnesses' testimony we have received over the past number of days. Rather than just pass every clause I was wondering if perhaps we could go through the clauses and discuss each of them and then go back over them one at a time.

The Chairman: This is what I wanted to do, Mr. Blenkarn: to discuss Clause 2. It may well be your opinion that it should be stood but it does not appear to be the opinion of the Committee. If you have a question to ask on Clause 2, go ahead and ask it. If you have a statement to make on Clause 2, go ahead and make it.

Mr. Guay (St. Boniface): Question.

Mr. McRae: Question.

Mr. Blenkarn: No, I do not have anything further to ask.

Clause 2 agreed to.

On Clause 3—*Capital expenditures authorized for 1973*

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: For the information of the Committee I wonder if the Minister of Finance could perhaps clarify a couple of points. First, to what degree does the Minister of Finance and the Department of Finance have an input in the formulation of the budget. I refer to Section 37 of the Canadian National Railways Act which points out that the annual budget of the Canadian National Railways is under the control of the Board of Directors and submitted to the Minister of Transport. Then in turn it is submitted to the Governor in Council and approved on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Finance.

Mr. Minister, the matter that concerns a number of us in this Committee is the manner in which funds are allocated. We are of the opinion, at least I am, that a great deal of the money being allocated under this bill is earmarked for purposes other than transportation.

I am sure you are aware that we have a critical shortage of boxcars. The boxcars earmarked for general purposes of both major railways have been reduced from 88,000 in 1963 to something like 48,000 and I think it would be fair to conclude that the CNR would account for about half of that total. We see that there is $25.9 million allocated for telecommunications, $5.6 million for hotels, $8.8 million for the CNR tower and another $1.2 million as investments in affiliated companies.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 18 décembre 1973

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vois qu'il y a un quorum, nous pouvons dès lors commercer. Nous allons commencer par l'article 2, l'article 1 traitant du titre abrégé, question que nous étudierons en dernier lieu.

L'article 2 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

M. Blenkarn: Non.

Le président: Ai-je bien entendu dire non? Vous avez quelque chose à dire, monsieur Blenkarn?

Sur l'article 2—*Définitions*

M. Blenkarn: A mon avis, l'article devrait être réservé jusqu'à ce que nous ayons examiné tous les articles et jusqu'à ce que le ministre nous ait dit si oui ou non il a eu l'occasion d'examiner les témoignages entendus par le comité au cours des derniers jours. Je pense donc qu'il serait préférable de discuter le bill article par article, et puis on reviendrait sur chaque article séparément.

Le président: Je voulais justement que l'on discute l'article 2. Vous êtes peut-être d'avis qu'il faut réserver l'article, mais tel ne semble pas être l'avis du comité. Si vous avez une question ou une déclaration à faire au sujet de l'article 2, allez-y.

M. Guay (Saint-Boniface): Le vote.

M. McRae: Le vote.

M. Blenkarn: Non, je n'ai plus de questions.

L'article 2 est adopté.

Sur l'article 3—*Dépenses d'établissement autorisées pour 1973*

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Le ministre des Finances pourrait peut-être clarifier certains points. j'aimerais savoir, notamment, dans quelles mesures le ministre a participé à l'élaboration du budget. Je me réfère notamment l'article 27 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada qui stipule ce qui suit: Le budget annuel des chemins de fer Nationaux du Canada relève de la compétence du Conseil d'administration et doit être soumis au ministre des Transports. Après quoi, le budget est soumis au Gouverneur en Conseil et approuvé sur recommandation des ministres des Transports et des Finances.

Une question qui nous préoccupe, c'est la façon dont ces fonds sont distribuées. A mon avis, une part importante de ces crédits est attribuée à des objectifs ne relevant nullement du transport.

Vous n'êtes certainement pas sans savoir qu'il y a une pénurie grave de wagons couverts. Or, le nombre global des wagons couverts pour les deux principales sociétés de chemin de fer est passé de 88,000 en 1963 à 48,000, environ, le Canadien National en détenait environ la moitié 25.9 millions de dollars ont été alloués pour les télécommunications, 5.6 millions de dollars pour la construction d'hôtels, 8.8 millions de dollars pour la tour du Canadien National et 1.2 million de dollars pour les placements dans les compagnies affiliées.

[*Text*]

I think it is fair to say that the railway system is a system that works for the general advantage of Canada and it seems to us that we are getting into a position where the operations of CNR are getting so integrated that the reason for being in the original instance is left somewhat in question.

We are wondering whether you, as Minister of Finance, have any power to put the CNR, one of our major national transportation companies, back on the rails so we can have funds that are truly earmarked for that particular purpose. I think in a general way this has been one of the concerns that has been expressed by members of this Committee, both in the operations of CNR and in the operations of Air Canada.

Hon. John Turner (Ottawa-Carleton) (Minister of Finance): Mr. Chairman, I have reviewed the testimony of the witnesses in so far as it relates to my responsibilities particularly. You know Section 37 of the CNR statute which has been read, says that the annual budget of the Canadian National Railways under control of the Board of Directors shall be submitted by the Board of Directors to the Minister of Transport. The primary responsibility for the budget, of course, lies with the board. Then the Minister of Transport comes into play by looking at that budget within the over-all transportation priorities of the government and of the country. The question of box cars would fall within those priorities and the Minister of Transport, in his review of that budget, would want to assure himself that the priorities of the railway were reflecting the priorities of the country.

• 0955

My responsibilities come into play, as I said earlier in one of my three appearances before this Committee, in a more global over-all fashion, namely, seeing that the financial requirements of the railway and Air Canada fit within the resources of the country for the particular fiscal year in question. So, if I am satisfied that the minister and the board of directors need the financing for the purposes they outline, and the Minister of Transport is satisfied with those purposes within his function, then I look at it within the competing panorama of funds from other Crown corporations, from the government itself, and so on.

I can take note of what Mr. Mazankowski is saying but the primary responsibility for that, of course, rests with my colleague the Minister of Transport and with the board. I am sure that point has been made regularly during the hearings of this bill, and it will be noted.

Mr. Mazankowski: In other words, the Minister of Transport is the ultimate man who is responsible for determining whether the funds are allocated for the right purpose, in his opinion, and, of course, on the recommendation of the board of directors. As far as you are concerned, it is a matter of providing the funds and accepting his value judgment and the judgment of the board.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I have to accept the value judgment of the board of directors and the Minister of Transport as to the priorities within the transport function. If I feel that the over-all requirements are excessive or are not justified, certainly I would question them, to fit them within the over-all financial picture of the government and the country.

[*Interpretation*]

Alors que le réseau des chemins de fer devrait être un service d'utilité publique, les diverses activités du Canadien National deviennent intégrées au point où sa raison d'être initiale semblerait mise en question.

J'aimerais savoir si, en votre qualité de ministre des Finances, vous pourriez remettre le Canadien National sur le droit chemin, de façon à nous assurer que les crédits qui lui sont ouverts seront utilisés effectivement pour le transport. C'est une des préoccupations majeures du comité aussi bien en ce qui concerne le Canadien National qu'Air Canada.

L'hon. John Turner (Ottawa-Carleton) (ministre des Finances): J'ai étudié les dépositions des témoins en tant qu'elles se rapportent aux questions qui relèvent de ma compétence. L'article 37 de la Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada prévoit que le budget annuel du Canadien National relève de la compétence du Conseil d'administration et doit être soumis par ce conseil au ministre des Transports. C'est donc le Conseil d'administration qui est responsable au tout premier chef de ce budget. Ensuite, le ministre des Transports l'examine dans le cadre général des priorités du gouvernement et du pays en matière de transport. La question des wagons couverts relève justement des priorités établies, et le ministre des Transports, lors de l'étude du budget, veillera, bien entendu, à ce que celui-ci concorde avec la politique du gouvernement.

Ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le dire, je suis chargé de veiller à ce que les besoins financiers du chemin de fer et d'Air Canada soient compatibles avec les ressources financières de l'exercice fiscal en cours. Donc, dès lors que je suis convaincu que le Ministre et le Conseil d'administration ont besoin des montants pour les objectifs prévus et dès lors que le ministre des Finances, pour sa part, a également accepté les objectifs fixés, j'examine ce budget dans le cadre général des fonds prévus pour différentes sociétés de la couronne.

Je prends bonne note de ce que M. Mazankowski a dit, tout en soulignant à nouveau que cette question relève essentiellement de la compétence du ministre des Transports et du Conseil d'administration de la société. C'est d'ailleurs une question qui a déjà été définie à maintes reprises lors des audiences sur ce bill.

M. Mazankowski: C'est donc le ministre des Transports qui est chargé de vérifier si les crédits sont attribués à des objectifs valables. Votre rôle consiste à fournir des crédits sur recommandation du Ministre et du Conseil d'administration.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je dois, bien entendu, accepter la décision du Conseil d'administration et du ministre des Transports en ce qui concerne les priorités dans le domaine des transports. Néanmoins, si j'étais d'avis que les besoins globaux sont excessifs ou non justifiés, je ne manquerais de faire en sorte qu'ils concordent mieux avec le budget général du gouvernement.

[*Texte*]

After all, the budget is recommended to me over the signature of two members of the board and of the Minister of Transport. Then I have an opportunity, of course, of arguing about it at that stage, within the over-all context. That does not mean that I cannot have in the back of my mind some of the things that have been said here in this Committee or some of my own conceptions as a member of the government of what the priorities in transport might be for any particular year, but the Minister of Transport has the primary responsibility.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, having regard for those comments, I think, we might find it necessary to have the Minister of Transport appear before us on this particular clause because there are two basic clauses in this bill that we have to consider very seriously. This is one clause and the other has to do with the financing of Air Canada.

The CNR finance bill traditionally has been a bill that generally has gone through the House with a fair amount of ease. But in this particular session, there has been a great deal of interest shown in the financial operations of these two Crown corporations, and rightly so, because they affect the economic and social well-being of this country. I put that in the form of a suggestion. If it is necessary that we have a motion later, I would be prepared to move that.

The Chairman: Your suggestion is noted. It becomes a question of time. I think your suggestion has merit but I would not act on this without the advice of the whole Committee.

Mr. Peters, you are next.

Mr. Peters: My comments are somewhat along the same line. Keeping in mind the sessions we had with the Wheat Board the other day, obviously we are going to be making very large expenditures for capital equipment that should be made by or for the railroad for hopper cars, and we are not doing that. The Minister of Finance has purchased 2,000 of these cars. I forget the price.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Forty million dollars.

• 1000

Mr. Peters: He has purchased the 2,000 cars at $40 million. He is going to purchase another 5,000 cars and this does not show on the requirements of the CNR. We are obviously establishing the great western grain railway company by the back door, and it seems to me that we are making this expenditure outside of the Canadian National when we obviously should be making it inside the Canadian National. It seems to me that that part of it is not justifiable by the Minister of Finance. No matter which of the departments he is discussing the matter with, that is not satisfactory.

Mr. Chairman, we heard testimony that nobody is servicing these cars. The Wheat Board does not have a contract for service. It has no shops in which to do maintenance of the hopper cars. I guess $40 million worth of equipment is sitting out in the yard now when it is not in use. It seems to me that we are making a large expenditure in the Canadian National and we are making a very small one for the purchase of equipment. The amount of the total equipment purchased, $31 million, is less than the $40 million we paid last year for the 2,000 hopper cars, and this year another $40 million would bring it to $80 million. That is $120 million we have spent for equipment that does not even show here. I am inclined to agree that if the Minister

[*Interprétation*]

Le budget qui est soumis à mon approbation porte la signature de deux membres du Conseil d'administration et du ministre des Transports. Je suis, bien entendu, libre de mettre en question tel ou tel point dans le cadre du budget d'ordre général. Cela ne m'empêche pas, évidemment, de tenir compte de ce qui a été dit ici en comité ou d'avoir un avis personnel concernant les priorités du gouvernement en matière de transport. Mais, en dernière analyse, cette question relève de la compétence du ministre des Transports.

M. Mazankowski: Dans ces conditions, je pense qu'il serait utile que le ministre des Transports comparaisse devant nous pour discuter de cet article, car nous avons deux articles de fond du présent bill que nous devons examiner très sérieusement. Il s'agit notamment de cet article-ci ainsi que de l'autre traitant du financement d'Air Canada.

Le bill concernant le financement du Canadien National a généralement été adopté sans difficulté dans le passé. Mais au cours de l'actuelle session, les députés se sont beaucoup intéressés aux modalités de financement de ces deux sociétés de la Couronne, et ce à juste titre, étant donné qu'elles influent sur l'économie et le bien-être du pays. Je fais donc une suggestion, mais en cas de besoin je serais disposé à faire une motion en ce sens.

Le président: J'ai pris bonne note de votre suggestion. Il reste à savoir si nous avons assez de temps. J'aimerais néanmoins avoir l'avis des autres membres du comité.

C'est à vous maintenant, monsieur Peters.

M. Peters: J'allais dire plus ou moins la même chose. Compte tenu de ce qui a été dit lors de notre réunion avec les représentants de la Commission canadienne du blé, il est clair que les chemins de fer ont effectué des dépenses d'investissement importantes pour l'achat de wagons-trémies. Le ministère des Transports a acheté 2,000 de ces wagons et je ne me souviens plus du prix.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Pour 40 millions de dollars.

M. Peters: Il a acheté 2,000 wagons pour un montant de 40 millions. Il veut en acheter encore 5,000, mais ceci ne figure pas dans le budget du Canadien National. Ceci revient en fait à créer une société de chemin de fer pour le transport du blé de l'Ouest et alors que ces crédits devraient être engagés au nom du Canadien National, ce n'est pas ce que nous faisons. Et j'estime que le ministère des Finances ne saurait justifier pareil procédé.

Nous avons entendu dire que personne n'assure l'entretien de ces wagons. La Commission canadienne du blé n'a pas de contrats d'entretien. Elle ne possède pas d'ateliers pour l'entretien des wagons-trémies. Si bien que le matériel roulant valant 40 millions de dollars traînent à la gare lorsqu'il n'est pas utilisé. Nous avons engagé de gros crédits pour le Canadien National, mais très peu pour l'achat de matériel. Le montant global de 31 millions de dollars prévu pour le matériel est loin d'atteindre les 40 millions de dollars dépensés l'an dernier pour l'achat de 2,000 wagons-trémies, auxquels il faut ajouter les montants dépensés cette année, ce qui porte le total à 80 millions. Donc cela donne 120 millions de dollars dépensés pour

[*Text*]

of Finance is right, and I presume he is, that he does not set the priorities, he at least will have to satisfy himself and perhaps even satisfy this Committee that that kind of expenditure should be made within the Canadian National Railway rather than being made outside of it.

There was some talk by the provincial premiers at the federal conference that we are going to ballast some lines in Western Canada and we are going to put in new electrically-welded rails, so we are going to own a roadbed and we are going to own a number of hopper cars, and all we have to do is to buy engines and the great western grain railway will be in operation. I suggest, Mr. Chairman, that that should be in this item. Obviously we are being very negligent, when discussing the Canadian National Railway expenditures, if we do not put those hopper cars into the Canadian National.

I am not sure that we should drop these other things, but I note in another clause that Air Canada is also starting to go into the investment field. Surely that is not the way we should run an airline, to have an investment portfolio that the Canadian public is putting up. We have the investment here—and maybe that is past history and perhaps we cannot drop it now without considerable loss—and it seems to me that the Minister will have to be satisfied that the establishing of another railroad and the buying of rolling stock is right. It is obviously not satisfactory if it is outside the nationally-owned railway. I cannot see buying rolling stock for the Wheat Board. I am also of the opinion that if the Minister is right, that he only takes advice from the Minister of Transport as to the priorities, and then it is decided by him whether or not the amount of money is acceptable in the over-all budget, then I think we had better have a shuffling of this budget within the Department of Transport. I certainly do not agree that we can go on and extend this hopper car business outside the railroad. They will have to have locomotion, they will have to have service yards, they will have to have roundhouses, or whatever you have to fix these cars. Out of the 2,000 I am sure there has been at least some breakdown in some of those cars, and we have not been able to fix them. The evidence indicates that nobody is even oiling them or doing anything to them. The Wheat Board is not really totally in control of them and is certainly not in a position to service them. So I would suggest, Mr. Chairman, that the Minister should be willing to give some consideration to this integration of the new program of hopper cars into the CNR. Any additional purchase of rolling stock outside of the nationally owned railway does not strike me as being very sensible.

• 1005

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, I have taken note of those comments from Mr. Peters. I want to point out again what we are doing here in this bill, or what the Committee is doing. The railway has the power to buy its equipment, to finance its undertaking, and to maintain its rolling stock and its right of way under the Railway Act.

The estimated requirements in the calendar year 1973 that are set forth in this clause are merely for references only. The only direct expenditures the Committee would be authorizing here are the $13 million for the branch lines. The rest are just for reference to the Committee as to what the railway is spending, and how it is spending its money.

[*Interpretation*]

l'achat de matériel, montant qui ne figure même pas dans ce budget. Même si les priorités n'ont pas été fixées par le ministre des Finances, ainsi qu'il vient de le dire, il devrait néanmoins nous expliquer pourquoi ces dépenses ne figurent pas au budget du Canadien National.

Au cours de la conférence fédérale-provinciale, il a été question de placer du ballast sur certaines voies ferrées de l'Ouest canadien, également de placer de nouveaux rails soudés à l'électricité, si bien que le gouvernement détiendra des assises de voies ferrées ainsi que des wagons-trémies, et tout ce qu'il manquerait à la création de la société ferroviaire pour le transport du blé de l'Ouest serait l'achat de locomotives. A mon avis, ces dépenses devraient figurer dans cet article. Nous serions coupables de négligence grave si nous n'exigions pas que l'achat de ces wagons-trémies pour le Canadien National figurent dans le budget de la société.

Par ailleurs, j'ai noté dans un autre article que Air Canada va également se lancer dans l'investissement. A mon avis, cela ne devrait pas faire partie des fonctions d'Air Canada. Pour toutes sortes de causes, il faudra que le ministre s'assure que la création d'une nouvelle société de chemin de fer et l'achat de matériel roulant est conforme aux objectifs du gouvernement. Cela ne serait pas le cas si ces opérations ne sont pas faites au nom de la société nationale. Je ne vois pas comment, en effet, on pourrait acheter du matériel roulant pour la Commission canadienne du blé. Et ainsi que le ministre vient de l'expliquer, c'est son collègue le ministre des transports qui fixe les priorités, après quoi il accepte le budget prévu. Je pense qu'il faudrait réexaminer ce budget au sein du ministère des Transports. Je ne puis accepter, pour ma part, que l'on poursuive l'achat de wagons-trémies pour des sociétés autres que le Canadien National. N'oublions pas que ces wagons nécessitent l'acheminement et l'entretien, donc des gares et des dépôts. Sur les 2,000 wagons déjà achetés, il a dû y avoir des pannes qui n'ont pas été réparées. Il semblerait que même le graissage n'ait pas été assuré. La Commission canadienne du blé n'est pas à même d'assurer l'entretien de ces wagons. J'estime, dès lors, monsieur le président, que le ministre devrait envisager l'opportunité d'intégrer ce nouveau programme de wagons-trémies dans le programme général du Canadien National. A mon avis, il ne faut plus acheter de nouveau matériel roulant pour les sociétés autres que le Canadien National.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, j'ai pris bonne note des remarques de M. Peters. La Société de chemin de fer est habilitée à acheter du matériel, à financer ses opérations et à assurer l'entretien de son matériel roulant et ses emprises en application de la Loi sur les chemins de fer.

Les prévisions budgétaires pour l'exercice 1973 telles que prévues dans le présent article n'y figurent qu'à titre de référence. En effet, seuls les 13 millions de dollars prévus pour les embranchements sont effectivement engagés par le Comité. Les autres postes figurent ici uniquement à titre de renseignement.

[*Texte*]

We are not authorizing those expenditures. We are authorizing financing, and these estimated requirements are just for reference. They have been inserted for reference in every bill since 1952. So the authority being asked for any particular expenditure, except for those branch lines, is not before the Committee. It is the general financing of capital expenditures.

Mr. Peters: Mr. Chairman, is it not true that because it is a Crown corporation, part of the basis on which it makes capital expenditures is that the government underwrites, with the exception of the last two years, its borrowing power?

We are making a commitment for this type of expenditure, whether we are doing it directly or whether the board is able, within its own organization to generate, the capital for this. If they do not, then obviously you come to us and ask Parliament to make up the deficit, whatever that may be.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): There has been no written debt in the railway since 1960. All we are doing here to a certain extent is authorizing some loans for branch line construction—I mentioned that—and the temporary advances against the deficit. In other words, both the CNR and Air Canada have received temporary advances to finance their deficits incurred in operations.

These advances are later paid from the earnings of the two companies, and if there is a deficit at the end of the year, of course it is made up by parliamentary appropriation. For the last couple of years, as Mr. Peters said, that has not been necessary.

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, are we not advancing, or allowing you to advance to the company, $21 million? Are we not also approving the purchase of $43 million capital stock?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): That is right.

Mr. Blenkarn: So are we not putting up a total of $64 million in this?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I went over that earlier, I think, in my first appearance before the Committee, Mr. Chairman.

The $21 million equals $13 million for branch lines, which you will find in the clause, plus in Clause 3. (1) (b) the $8 million required for branch lines in the calendar year 1974 prior to July 1. In other words, $13 million for 1973 and $8 million for the first half of 1974. That is where the $21 million is, and that is really the only authorization.

Mr. Blenkarn: Yes, but if they had the money they perhaps should have, and they reoriented their priorities, Mr. Minister, I think they would have the money to pay for these branch lines themselves.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): They need statutory authorization for that.

Mr. Blenkarn: Yes, but they could have statutory authorization without funds if they reoriented their priorities.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No. If the branch line is over 20 miles, they need specific authorization from Parliament.

[*Interprétation*]

Donc, il ne s'agit pas d'autorisation de dépenses, mais d'autorisation de financement, ces autres postes figurant ici uniquement à titre de référence, ainsi que cela s'est toujours fait depuis 1952. Donc, le Comité est invité à approuver uniquement le poste pour les embranchements, des dépenses d'établissement.

M. Peters: Monsieur le président, le fait que le Canadien National est une société de la Couronne lui permet d'engager des dépenses d'investissement avec des emprunts garantis par l'État, à l'exception des deux dernières années, c'est bien exact?

En tout état de cause, donc, nous engageons des crédits pour ce type de dépenses, que ce soit directement ou indirectement. Si le conseil d'administration se trouve dans l'impossibilité de réunir les capitaux nécessaires, il s'adresse au Parlement pour combler le déficit.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Le chemin de fer n'a plus eu de dette officielle depuis 1960. Le présent article vise uniquement à accorder des prêts pour la construction d'embranchements et à accorder des avances pour couvrir le déficit. Autrement dit, le Canadien National et Air Canada ont tous deux reçu des avances provisoires pour couvrir les déficits d'exploitation.

Par la suite, ces avances sont couvertes par les bénéfices des deux sociétés; mais si le bilan de fin d'année fait ressortir un déficit, celui-ci est couvert par un crédit du Parlement. Au cours des deux dernières années, ainsi que M. Peters l'a souligné, ça n'a pas été nécessaire.

M. Blenkarn: Mais, monsieur le ministre, en réalité nous vous permettons d'avancer 21 millions de dollars à la Société et, de plus, nous avons approuvé l'achat de matériel roulant pour 43 millions de dollars.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact.

M. Blenkarn: Ce qui revient à approuver un crédit de 64 millions de dollars?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je croyais déjà avoir réglé ce point lors de ma première comparution devant le Comité.

Les 21 millions de dollars comportent 13 millions pour les embranchements figurant dans le présent article, plus 8 millions pour les embranchements qui seront construits durant l'année civile 1974 avant le 1er juillet, poste qui figure à l'article 3.(1)(*b*). C'est-à-dire que 13 millions sont prévus pour 1973 et 8 millions pour le premier semestre de 1974. Voilà comment ces 21 millions sont répartis.

M. Blenkarn: D'accord, mais si la Société avait disposé des fonds qu'elle aurait peut-être normalement dû avoir et si elle avait modifié ses priorités, elle aurait eu les fonds nécessaires pour la construction de ces embranchements.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il lui faut une autorisation statutaire à cette fin.

M. Blenkarn: Je le sais, et il lui suffirait alors d'obtenir cette autorisation sans pour autant demander des fonds.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Pour tout embranchement mesurant plus de 20 milles, la Société doit obtenir l'autorisation du Parlement.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes, to build a branch line, but they do not necessarily have to have money from Parliament to build a branch line.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I think the authorization includes the payment of money.

Mr. Blenkarn: This authorization does, but if they had the funds themselves, if they had reoriented their priorities differently, they perhaps might have the money to build their own branch lines and to buy their equipment.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I will not argue that.

The Chairman: Mr. MacKay.

• 1010

Mr. MacKay: Mr. Minister, I think at least some of us on the Committee would like to make this representation to you. Since you are the Minister of Finance and perhaps have the expertise to assess what is a good return from an investment and what would be a good investment, in the classic sense, would you consider taking up with the Minister of Transport and some of your other Cabinet colleagues whether or not it is a good idea for CN to continue to go into the hotel business to the extent that they apparently are going to go? No doubt you have noticed, as Mr. Blenkarn has brought out in his questions, that the return from the investments CN have in their hotels, with the exception of the one being run by Hilton, is miniscule. I think it is less that 2 per cent, or less than 1 per cent, perhaps.

Have you given any consideration to having your own type of input into the way the Minister of Transport and the Board of Directors are allocating the funds here?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I took note of Mr. Blenkarn's argument on that.

Mr. MacKay: Do you think it would be feasible for you, or do you intend in the future, to give a little more technical advice on what CN and Air Canada should be doing with some of their budgetary funds, rather, that more or less saying, "Well, here you are boys, the total amount seems to be all right with reference to some of the other departments. Spend it the way you wish"?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I can certainly transmit my own opinion and, of course, reflect the views of members of the Committee to whom I have listened. Here, again, Mr. MacKay, I should not confuse my responsibilities with those of the Board of Directors of the CNR and the Minister of Transport.

Mr. MacKay: I appreciate that.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): As Minister of Finance I am not running the budgets, as budgets, of every Crown corporation, or even of every department. There are responsibilities within the statute of the Ministry of Transport and within the Air Canada and CNR statutes. The responsibility of a minister, whether it be the Minister of Transport or the Minister of National Health and Welfare, is to establish what he thinks his budget should be and to run it, and to establish his priorities.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Now, I may disagree, or the President of the Treasury Board from time to time may disagree, and we argue. But we are not running their departments. So I can take note, as I have, of Mr. Blenkarn's observations and those of Mr. Peters and others on how the priorities of the railways are being established by that board. And in the ongoing review of the budgetary

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Effectivement, pour la construction d'un embranchement, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'elle ait besoin d'obtenir de l'argent du Parlement pour ce faire.

M. Turner (Ottawa-Carleton): A mon avis, l'autorisation comporte également le crédit.

M. Blenkarn: Cette autorisation, si, mais si la Société avait eu des fonds disponibles à la suite d'une réorganisation de ses priorités, elle aurait eu l'argent nécessaire à la construction des embranchements et à l'achat du matériel.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je n'ai rien à ajouter.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le ministre, je crois me faire le porte-parole de plusieurs membres de ce Comité en vous faisant cette demande. Puisque vous êtes ministre des Finances, vous avez sans doute la compétence nécessaire pour déterminer la rentabilité d'un investissement, au sens classique du terme; ne pourriez-vous pas, avec le ministre des Transports et d'autres, examiner la question de savoir si le CN devrait poursuivre ses activités hôtelières au même rythme qu'actuellement? Vous savez sans doute, comme M. Blenkarn l'a fait remarquer, que la rentabilité des investissements effectués par le CN dans ses hôtels, à l'exception d'un établissement géré par Hilton, est minime. En fait, je crois qu'elle est inférieure à 2 p. 100, et même à 1 p. 100.

Avez-vous jamais envisagé de participer personnellement à l'allocation des fonds gérés par le ministre des Transports et le Conseil d'administration?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je prends note de la remarque de M. Blenkarn.

M. MacKay: Serait-il possible, ou avez-vous l'intention, à l'avenir de donner davantage de conseils techniques sur la manière dont le CN et Air Canada devraient répartir les fonds qui leur sont alloués? Cela vaudrait sans doute mieux que de dire: «Eh bien, chers amis, le montant total semble correspondre à celui des autres ministères. Dépensez-les comme vous voulez.»

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je peux très certainement faire connaître mon opinion et, naturellement, celle des membres du Comité. Mais je voudrais insister sur le fait, monsieur MacKay, que mes responsabilités ne doivent pas être confondues avec celles du Conseil d'administration du CN ni avec celles du ministre des Transports.

M. MacKay: Je comprends.

M. Turner (Ottawa-Carleton): En tant que ministre des Finances, je ne gère pas le budget de chaque société d'État, ni même celui de chaque ministère. Ces responsabilités sont clairement définies dans les statuts du ministère des Transports, d'Air Canada et du CN. La responsabilité d'un ministre, que ce soit le ministre des Transports ou le ministre de la Santé, est de définir le meilleur budget possible et de le gérer, selon les priorités établies.

M. MacKay: Oui.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Toutefois, je ne suis pas toujours d'accord, et le président du Conseil du Trésor non plus. Dans ce cas, nous discutons. Mais ce n'est pas nous qui gérons le ministère de chaque ministre. Je prends donc note des remarques de M. Blenkarn, et de celles de M. Peters, quant à la manière dont les priorités des chemins de fer sont établies. Par ailleurs, au cours de l'étude perma-

[*Texte*]

requirements of the railway and in the approval of next year's budget I will, of course, have that in mind.

Mr. MacKay: Yes.

The Chairman: May I make a suggestion? The Minister has clearly outlined what he sees as his duty. Maybe we could take Mr. Mazankowski's suggestion, stand Clause 3 and go on to Clause 4 and pass those clauses that we can pass, and attempt to have the Minister and Mr. Marchand here this afternoon. It would leave maybe only two clauses, Clauses 3 and 7, to pass this afternoon.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Sure.

The Chairman: Perhaps that would be agreeable to the Committee.

Mr. Peters: Mr. Chairman, before we agree to this, I am not very good at figures but I rather gather that we are going to donate to the railway system $400 million which does not show in the Canadian National financial statement. It seems to me that is almost as though you decided to buy all the aircraft for Air Canada and then Air Canada ran their operations beside it. It seems to me that your responsibility in the financing of the operation of the railway is being changed when, in five-year periods, you are going to make a $400 million expenditure that is really a railway expenditure, and it does not show here. That is pretty bad bookkeeping, I would think. It also means, Mr. Chairman, that you are making a considerable donation to the Canadian Pacific Railway, as well. I do not know how large, but probably larger than the Canadian National one. You cannot ignore that large an expenditure, which is really put off against $13 million that shows in the financial statement.

• 1015

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, is it not your responsibility to have an agreement in connection with the rental and maintenance of these cars that were paid for out of the treasury? Apparently there is no agreement between the railways as to who is to look after the cars and what rent they are to pay for them, and they are just sort of sitting on a siding or running back and forth without any financial agreements. The Government of Canada paid for them, and surely there must be a rental arrangement and a maintenance arrangement that would go with this.

It may be, sir, that this is the Department of Transport's problem, but surely, after we have spent $40 million, we should have some sort of agreement that covers the rent on the cars, the use of the cars, the maintenance of the cars. After all, they are owned by the government and, I presume, your department or the Treasury Board advanced the funds.

The Chairman: I think I should set the record straight. There were several references made this morning with regard to the maintenance of the cars and the CNR did say they were maintaining them. I think that evidence will be found in the Committee proceedings and it should be pointed out that they are maintaining them. They are maintaining the hopper cars but they have not yet reached a rental agreement with the Canadian Wheat Board.

[*Interprétation*]

nente des besoins budgétaires des chemins de fer, et lors de l'approbation du budget de l'année prochaine, je tiendrai compte de toutes ces remarques.

M. MacKay: Très bien.

Le président: Puis-je faire une suggestion? Le Ministre a clairement défini ce qu'il considère comme ses responsabilités. Nous pourrions également tenir compte de la suggestion de M. Mazankowski, c'est-à-dire réserver l'article 3 et passer à l'article 4; nous pourrions ainsi adopter le plus d'articles possible, et essayer de faire venir M. Marchand cet après-midi. Il ne nous resterait donc que deux articles, les articles 3 et 7, à adopter cet après-midi.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je suis d'accord.

Le président: Cela conviendra sans doute au Comité.

M. Peters: Monsieur le président, avant que nous ne nous mettions d'accord, je voudrais revenir sur cette question de chiffres. Je ne suis pas très bon en arithmétique, mais, si je comprends bien, nous allons donner aux sociétés de chemin de fer 400 millions de dollars, et cette somme n'est pas indiquée dans l'état financier du Canadien National. Donc, c'est comme si vous aviez décidé d'acheter tous les appareils au nom d'Air Canada et que cette société poursuivait ses activités comme si de rien n'était. A mon avis, votre responsabilité en ce qui concerne le financement des activités des chemins de fer se trouvera modifiée alors que, sur des délais de cinq ans, vous aurez effectué une dépense de 400 millions de dollars qui, en fait, est une dépense des chemins de fer et qui n'est indiquée nulle part. A mon avis, un tel système de comptabilité est assez médiocre. Cela signifie également que vous allez verser une contribution considérable au Canadien Pacifique. Je n'en connais pas le montant, mais elle sera sans doute plus importante que celle versée au Canadien National. Il est impossible d'ignorer une dépense aussi importante, parallèle aux 13 millions de dollars indiqués dans l'état financier.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, ne vous incombe-t-il pas de conclure un accord en ce qui concerne la location et l'entretien de ces wagons qui ont été achetés avec les fonds du Trésor? Apparemment, aucun accord n'a été conclu entre les sociétés de chemin de fer afin de déterminer qui doit s'occuper des wagons, à combien doit s'élever la location, et ces sociétés continuent de se rejeter la responsabilité sans parvenir à un accord financier. Or, le gouvernement du Canada a acheté ces wagons et, tout naturellement, un accord devrait être conclu en ce qui concerne leur location et leur entretien.

Peut-être est-ce là le problème du ministère des Transports mais, après avoir dépensé 40 millions, je pense que nous devrions parvenir à une sorte d'accord couvrant la location des wagons, leur utilisation et leur entretien. Après tout, ils appartiennent au gouvernement et c'est votre ministère, ou le Conseil du Trésor, qui a avancé les fonds nécessaires.

Le président: Je crois utile de préciser certaines choses. A plusieurs reprises, on a parlé, ce matin, de l'entretien des wagons; or, le CN a affirmé qu'il s'en occupait. La preuve en sera fournie par le procès-verbal du comité, et je dois insister sur le fait que le CN entretient ces wagons. En fait, il entretient les wagons-trémies mais n'a pas encore pu parvenir à un accord avec la Commission canadienne du blé en ce qui concerne leur location.

[*Text*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): The government decided to invest $40 million in the hopper cars because of the requirements to move grain in western Canada. I approved that, of course, within the fiscal resources and priorities of the country. The implementation of the contractual enforcement of that would be the responsibility of the railway, the Minister of Transport; and for the proper supervision of expenditures, my colleague the President of the Treasury Board.

I am flattered by all this attention but I am not a czar of . . .

Mr. Mazankowski: We are putting our faith and trust in your, Mr. Minister.

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, we felt that you were the czar of finance in this country.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I am not a czar of the entire governmental operation.

Mr. Blenkarn: We were taking your public image as being in charge of all the money in the country and this is why we are asking you these questions.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Well, I am flattered.

An hon. Member: We want to put our confidence in you, but we do not want you to get confident.

An hon. Member: We want to know if it is well-placed.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): In technical terms, that budgetary expenditure for the purchase of the hopper cars was given to the Canadian Wheat Board. I suppose the Wheat Board is the technical owner of the cars.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, in view of the Minister's statement of his duties that he is just in charge of organizing blocks of funds and that it is really the Minister of Transport who is in charge of allocations and priorities, then I think there is no question but that, before we proceed with some of the clauses in the bill, we are going to have to have the Minister of Transport here.

Really, when you come to the other clauses that are, perhaps, not that much in dispute, they sort of refer to the expenditure. For example, Clause 4 refers to the borrowing and provides in subclause (3) for the issuance of securities to an aggregate sum not exceeding $21 million. Clause 4, then, refers to Clause 3 in terms of how the money is to be spent. It makes it most difficult for us to proceed with approving Clause 4 without our approving Clause 3, and we go on right through the bill in this way.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, I am at the disposal of the Committee. It is my understanding, certainly from reading the evidence, that the Committee has had an opportunity to examine the railway and examine Air Canada, and so on, to decide whether, in the Committee's good view, the priorities exercised by the management of those two companies and by their boards of directors are the right ones. If I might suggest this, most respectfully, to the Committee, what the Committee should be putting to me is whether the financing of those expenditures is being properly done, whether it fits within the resources of the country, and so on. I would be glad to address myself to that. I dealt with the relative responsibilities the first time I appeared. Our people and I look into these budgets pretty closely. We try to tailor them; we try to make suggestions. We tailor them to the financial requirements and to the resources of the country; we try to

[*Interpretation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): Le gouvernement a décidé d'investir 40 millions dans ces wagons-trémies, car cela était indispensable pour transporter les céréales dans l'Ouest du Canada. J'ai naturellement approuvé cela, dans la limite des ressources et des priorités financières de ce pays. La répartition de ces fonds incombe au ministre des Transports; par ailleurs, le contrôle des dépenses incombe à mon collègue, le président du Conseil du Trésor.

Je suis flatté de la considération que vous m'accordez, mais je ne suis pas roi . . .

M. Mazankowski: Nous avons entièrement confiance en vous, monsieur le ministre.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, nous pensions que vous étiez le roi de la finance, dans ce pays.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Mais ce n'est pas moi qui dirige toutes les activités gouvernementales.

M. Blenkarn: Vous êtes réputé pour diriger les affaires financières de ce pays et c'est la raison pour laquelle nous vous posons ces questions.

M. Turner (Ottawa-Carleton): J'en suis flatté.

Une voix: Nous voulons vous faire confiance, mais nous ne voulons pas que vous soyez trop confiant.

Une voix: Nous voulons simplement nous assurer que cette confiance est bien placée.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Sur le plan technique, les fonds nécessaires à l'achat de wagons-trémies ont été versés à la Commission canadienne du blé. Cette Commission est donc le propriétaire de ces wagons, sur le plan technique.

M. Blenkarn: Monsieur le président, le ministre a déclaré tout à l'heure qu'il était chargé de calculer le montant des fonds à verser, et qu'en fait, c'est le ministre des Transports qui était responsable de leur répartition et des priorités à leur accorder; il est donc évident, avant que nous poursuivions l'étude des articles de ce bill, qu'il nous faudra convoquer le ministre des Transports.

En effet, si vous examinez les autres articles qui font, peut-être, moins l'objet de discussions, il s'agit de dépenses. Par exemple, l'article 4 traite des conditions d'emprunt et prévoit, au paragraphe (3) l'émission d'obligations pour un montant n'excédant pas 21 millions. L'article 4, donc, s'apparente à l'article 3 en ce qu'ils traitent tous les deux de la manière de dépenser l'argent. Il nous est donc extrêmement difficile d'approuver l'article 4 sans avoir approuvé l'article 3, et cela va se répéter.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, je suis à la disposition du comité. J'ai pu voir, dans les débats du comité, que celui-ci avait eu l'occasion d'interroger les sociétés de chemin de fer et Air Canada et, donc, de décider, de l'avis de ses membres, de l'adéquation des priorités déterminées par la direction de ces deux sociétés et par leurs conseils d'administration. Je voudrais donc suggérer que le comité me demande si le financement de ces fonds est fait correctement, s'il est adapté aux ressources de ce pays, etc. Je serais heureux de répondre à de telles questions. J'ai traité de cette question des responsabilités relatives la première fois que je suis venu témoigner. Nous examinons ces budgets avec beaucoup d'attention. Nous tentons de les adapter, par des suggestions, aux besoins financiers et aux ressources du pays; nous tentons de les ajuster aux priorités en matière de transport, telles que nous les interprétons. Cependant, comme je l'ai dit,

[*Texte*]

tailor them to what we believe the transportation priorities are in the country. But, as I say, the fundamental responsibility for that has to rest in the first instance with the board and, secondly, with my colleague.

• 1020

Mr. Blenkarn: A number of us are rather concerned, Mr. Minister, about both the priorities and the method of operation by the boards of directors of the railway and the airline. That being the case and your not really having any direct input to those boards, perhaps Mr. Chairman we should adjourn this morning's meeting until we can have the Minister of Transport here to go over these questions.

The amount of money the railway is receiving is possibly $21 million; in view of the LIP projects and the other things we do in this country, $21 million may not be all that much money. But when you are talking of how it is to be spent, how these are to be run, and whether we are getting good value for our money, this is a concern we have—not whether we have the money, but whether we are getting value for our money.

The Chairman: It was the wish of the Committee to have the Minister of Finance here to go through the bill by clause. I carried out the wishes of the Committee and arranged to have the Minister of Finance here. If I have made a mistake and the Committee now wants the Minister of Transport, we will have to readjust. But I would not like to adjourn the meeting yet; I think we could get a quorum, pass a number of clauses, and make progress there. I think our chances of getting the Minister of Transport this afternoon would be far better if we proved to him that we are prepared to make progress and get the bill . . .

Mr. Peters: He damn well will not get the bill unless he comes. There is no fooling around about that. Either he comes or we do not pass the bill.

The Chairman: Mr. Peters, that may be a thought in your mind, but I wish that you would not express it so bluntly.

Mr. Peters: It probably would be a fact.

An hon. Member: Right on.

The Chairman: The Minister of Transport might well think you are exercising an authority over him that he thinks does not rest with you; he may rebel.

An hon. Member: Let us see him rebel, I am prepared.

The Chairman: Go ahead, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect, the Minister of Finance has extended to us the courtesy of being with the Committee today; I think we could direct questions to the Minister upon at least a number of clauses. We do not necessarily have to pass every clause we deal with, but could we not move along and question the Minister on the clauses in the bill to which the Minister can provide answers? Then if, in our wisdon, we feel that that clause should be passed or stood, we could handle it on that basis. If we can go through the bill that way, perhaps we can finish with the Minister of Finance this morning and have the Minister of Transport this afternoon. I think we should certainly take advantage of the fact that he is here with us this morning.

[*Interprétation*]

c'est le conseil d'administration qui en assume la première responsabilité, puis, ensuite, mon collègue.

M. Blenkarn: Certains parmi nous sont assez préoccupés, monsieur le ministre, par cette question des priorités et des méthodes de gestion des conseils d'administration du chemin de fer et de la société aérienne. Puisque vous ne participez pas directement à leurs travaux, monsieur le ministre, j'aimerais suggérer au président que nous levions la séance de ce matin, jusqu'à ce que nous puissions avoir le ministre des Transports comme témoin.

Le chemin de fer reçoit environ 21 millions de dollars; en comparaison du budget national, et des projets PIL, par exemple, cela ne représente peut-être pas beaucoup d'argent. Cependant, nous nous préoccupons de la manière dont ces sommes sont dépensées, des résultats obtenus; nous aimerions donc avoir plus de détails à ce sujet.

Le président: C'était le Comité qui souhaitait avoir le ministre des Finances comme témoin, pour examiner le projet de loi article par article. Selon le vœu du Comité, j'ai demandé au ministre des Finances d'assister à la séance d'aujourd'hui. Peut-être voulez-vous maintenant avoir le ministre des Transports? C'est possible, mais je ne pense pas que nous devions déjà lever la séance; nous pourrions obtenir le quorum et adopter un certain nombre d'articles. A mon avis, nos chances d'avoir le ministre des Transports cet après-midi seraient améliorées si nous pouvions lui prouver que nous sommes disposés à avancer . . .

M. Peters: De toute façon, son projet de loi ne sera pas adopté s'il ne vient pas. On ne peut pas sortir de là. Ou il vient ou le projet de loi ne sera pas adopté.

Le président: Monsieur Peters, peut-être est-ce là votre avis, mais je souhaiterais que vous ne l'exprimiez pas de manière aussi brutale.

M. Peters: C'est un fait, de toute façon.

Une voix: Bravo!

Le président: Le ministre des Transports pourra peut-être contester votre déclaration, affirmant qu'elle relève d'un acte d'autorité qui ne nous appartient pas.

Une voix: Je suis disposé à le voir se rebeller.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais faire remarquer, très respectueusement, que le ministre des Finances nous a fait le plaisir de participer à la séance de ce matin; il me semble donc que nous pourrions au moins lui poser quelques questions sur certains articles. Il n'est pas nécessaire d'adopter tout article que nous examinerons, mais nous pourrions au moins poser au ministre des questions concernant les articles qui relèvent de sa compétence. Nous pourrions ensuite décider, pour chaque article, de notre position. Cette procédure nous permettrait peut-être d'en terminer ce matin avec le ministre des Finances et d'avoir le ministre des Transports cet après-midi. Quoi qu'il en soit, je pense que nous devrions profiter du fait que le ministre des Finances est présent ce matin.

[*Text*]

The Chairman: I agree with Mr. Mazankowski.

An hon. Member: Agreed.

The Chairman: While we do not have a quorum and cannot formally stand Clause 3, I think we could proceed with questioning on Clause 4 and, when we do have a quorum, come back to deal with Clauses 3 and 4. If we could go in an orderly fashion, rather than jumping around, it would lend itself better to a thorough discussion of the Clauses. Are there any questions under Clause 4?

Mr. Mazankowski: I have one question under Clause 3.

On Clause 3—*Capital expenditures authorized for 1973*

The Chairman: Mr. Mazankowski on Clause 3.

• 1025

Mr. Mazankowski: I appreciate the Minister's remarks in respect of the schedule in Clause 3. I also appreciate the fact that, from a general policy point of view, as he has pointed out he does not have that much input. When you look at the section dealing with hotels where the schedule calls for an expenditure of $5.6 million, and you look at the record for the return on average investment in the operations of hotels by the CNR, it appears to me that it would arouse some questioning by either the Minister of Transport or the Minister of Finance. For example, with an investment of some $47 million, we end up with a net profit of $416,000, a rate of return of something in the order of 1.4 per cent. I looked at one hotel in particular, the Hotel Macdonald in Edmonton, which is situated in a very busy section of the city, a city that is booming, which ended up with a profit of $31,000 in the year 1972. Any little small-town country hotel makes $30,000 a year. In 1971 it was less than that, $15,000 a year.

I submit we are authorizing something in the order of $100 million in this bill towards the CNR, $21 million for branch lines, and roughly $80 million, I believe, for the purchase of preferred stock. It seems to me that when you, as the Minister of Finance, have this thrust upon you, it would be in your best interest to raise questions regarding the advisability of CNR maintaining its hotel operations in view of its dismal record.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, yes, we asked that sort of question. I said earlier that I had taken note of Mr. Blenkarn's intervention, as well as Mr. Peters', and now Mr. Mazankowski's.

When the next budget comes up for CNR, I will be interested in analysing, pursuant to the will of this Committee, the hotel operation. I will want to analyse it not only within the profit picture of the hotels taken as a hotel chain, but also how it fits into their transportation picture; whether, for instance, it adds to their revenues as operators of a railway or some of the other enterprises in which they are involved. Yes, I think it is a legitimate function for the Minister of Finance, not in his own best interests, but in the interests of the country to look into it.

[*Interpretation*]

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Mazankowski.

Une voix: D'accord.

Le président: Puisque nous n'avons pas le quorum, nous ne pouvons réserver officiellement l'article 3; nous pouvons cependant passer aux questions au sujet de l'article 4, puis, lorsque nous aurons un quorum, revenir aux articles 3 et 4. Une procédure ordonnée de cette manière rendrait la discussion beaucoup plus positive. Avez-vous des questions à poser au sujet de l'article 4?

M. Mazankowski: J'ai une question au sujet de l'article 3.

Article 3—*Dépenses d'établissement autorisées pour 1973*

Le président: M. Mazankowski a la parole, au sujet de l'article 3.

M. Mazankowski: J'ai apprécié les remarques du ministre au sujet du tableau inclus à l'article 3. Je reconnais également que, sur un plan général, il ne participe pas tellement à l'établissement du budget. Cependant, au chapitre des hôtels, le programme prévoit des dépenses de 5.6 millions de dollars; toutefois, les profits par rapport aux investissements effectués dans les hôtels du CN me semblent devoir soulever certaines questions chez le ministre des Transports ou chez celui des Finances. Par exemple, un investissement d'environ 47 millions de dollars a produit des bénéfices nets de $416,000, ce qui représente un taux de rendement d'environ 1.4 p. 100. Si j'examine la situation de l'hôtel Macdonald, à Edmonton, hôtel situé dans un secteur très actif d'une ville en pleine expansion, je constate qu'il a terminé l'année 1972 avec un bénéfice de $31,000. N'importe quel hôtel de petite ville peut réaliser $30,000 de bénéfices par an. D'ailleurs, en 1971, ses bénéfices étaient encore inférieurs à cela puisqu'ils n'atteignaient que $15,000.

Ici, cependant, nous autorisons des dépenses de l'ordre de 100 millions de dollars, pour le CN, dont 21 millions pour les embranchements et, environ, 80 millions pour l'achat d'actions privilégiées. Il me semble, monsieur le ministre, que lorsque l'on vous présente de telles demandes vos responsabilités vous obligent à soulever certaines questions quant au maintien des activités hôtelières du CN, puisque leurs résultats sont déplorables.

M. Turner (Ottawa-Carleton): En effet, monsieur le président, de telles questions ont été soulevées. maintenant celles de M. Mazankowski.

Lorsque nous examinerons le prochain budget du CN, je m'intéresserai plus particulièrement, selon le vœu du Comité, à l'analyse de ses activités hôtelières. Je ne m'attacherai pas seulement à l'analyse des bénéfices des hôtels, mais également aux rapports existants entre leurs activités et les activités de transport de la société. Il me faudra, par exemple, examiner si elles augmentent les revenus de la société d'exploitation des chemins de fer ou d'autres entreprises dont elle fait partie. Oui, à mon avis, l'une des fonctions légitimes du ministre des Finances est d'examiner ce genre de problème, non pas dans son propre intérêt mais dans celui du pays.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Peters is next.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am not going to be satisfied with this equipment arrangement. We have heard reports from the Canadian Wheat Board that they have to have enough cars to move grain in Canada. I do not know what the arrangement is with the Canadian Pacific in terms of their responsibility, but obviously if we own the Canadian National Railway then the Canadian National Railway, if no other method can be arrived at, must be able to meet the needs of the nation. It may be necessary for them to move all the grain and it may be necessary for us to subsidize grain because if we do not, we are going to lose the three Prairie Provinces and there is not going to be much left of Canada with that hole in the middle. They are pretty up tight about it and, I think, rightly so.

We have made an expenditure outside of this of $40 million already, and we have made it, in my opinion, where it should be, for equipment, and whether or not the government wants to give it to the railway as a gift, the Canadian Wheat Board is going to be, I would think, pretty hard pressed in the operation. As I understand the Canadian Wheat Board, it is an operation that pays its expenses out of the grain that is handled for western farmers. It is a handling agency, and it is not necessary for it to make a profit. Any expenses that are incurred by the Canadian Wheat Board are charged back to the producer and the producer, in fact, gets his final payment on the amount of money that is left in the Canadian Wheat Board. They are not in a position, as I see it, to either depreciate or in any way in a businesslike manner, to handle rolling stock, so it just seems to me that the Minister of Finance is leaving all this up in the air. If he is not interested in attaching those hopper cars to the Canadian National Railway so they can be handled in a businesslike way—I am not sure how come we got into the operation in the first place, I do not know that—I think this Committee would be very remiss in its duty if it did not insist that those hopper cars become part of the Canadian National rolling stock and that the expenditure be made against the railway and they be allowed to depreciate them and handle them in a normal business sense, but as I understand the wheat board they cannot do this. The farmers themselves are eventually going to have control, through the wheat board, of these hopper cars. The Canadian Pacific is now destroying more cars than—I understand Canadian Pacific in Regina alone is getting rid of 1,000 boxcars which had been in the grain trade. If we are going to move grain, we are going to have to supply some way.

Surely if we own a railroad . . .

• 1030

Mr. Mazankowski: Canadian National disposed of 1,500 in the last year.

Mr. Peters: Yes, but CNR is bringing some back into operation on a temporary basis. It seems to me, Mr. Chairman, that this $31 million for expenditures for equipment is not factual; it is certainly not meeting the needs of the transportation of the country, and I think this Committee would be remiss in its duty if it does not insist that the Canadian National provide the type of equipment necessary to run a railroad.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Two or three comments, if I might.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, je ne suis pas satisfait au sujet de cette question de matériel. La Commission canadienne du blé nous a dit qu'il lui fallait avoir suffisamment de wagons pour assurer le transport des céréales. Je ne sais pas quels sont les accords avec le CP, mais il est évident que si aucune autre méthode ne permet de répondre aux besoins de la nation, le CN, dont nous sommes les propriétaires, doit assumer ses responsabilités. Il peut être nécessaire que le CN assume tout le transport des céréales, et il peut être nécessaire que nous lui accordions des subventions à cet effet car, si nous ne le faisons pas, nous risquons de perdre les trois provinces des Prairies, ce qui laisserait un grand vide dans la nation. Il me semble, en effet, que cette question inquiète beaucoup les trois provinces, et à juste titre.

Nous avons déjà fait des dépenses de 40 millions de dollars, non sans raison, et, qu'il s'agisse d'équipement que nous allons donner au chemin de fer comme cadeau ou non, il n'empêche que la Commission du blé se trouvera dans une situation très difficile. Si j'ai bien compris ses explications, elle paye ses frais à partir des céréales transportées pour les agriculteurs de l'Ouest. Il s'agit d'un organisme de commercialisation, qui n'a pas nécessairement à faire de bénéfices. Toute dépense encourue par la Commission est imputée aux producteurs qui, finalement, obtiennent leur paiement grâce aux fonds dont dispose la Commission. Si je ne me trompe, celle-ci n'est pas en mesure d'amortir le matériel roulant, comme le ferait une entreprise normale, et le ministre des Finances semble ne pas se préoccuper de cette affaire. S'il ne veut pas rattacher ces wagons couverts au CN, afin qu'ils puissent être traités comme dans une entreprise commerciale, je pense que le Comité négligerait son travail s'il n'exigeait pas qu'il soit remédié à la situation; il faudrait que les wagons-trémies soient rattachés au CN, que la société de chemin de fer en assume les dépenses et qu'elle soit autorisée à en faire l'amortissement, comme le ferait toute autre entreprise commerciale, ce que ne peut faire la Commission du blé. Les agriculteurs vont à la longue avoir eux-mêmes le contrôle de ces wagons-trémies, par l'intermédiaire de la Commission du blé. Le Canadien Pacifique détruit actuellement d'autres wagons. Je crois savoir que rien qu'à Regina, le Canadien Pacifique est en train de mettre hors service 1,000 wagons couverts qui avaient servi au commerce des grains. Si nous devons transporter des grains, il va bien falloir trouver un moyen.

Puisque nous possédons un chemin de fer . . .

M. Mazankowski: Le Canadien National en a mis 1,500 hors service au cours des douze derniers mois.

M. Peters: D'accord, mais le CN en récupère certains de façon temporaire. Il ne me semble pas, monsieur le président, que ces 31 millions de dollars consacrés au matériel correspondent aux faits; ils ne correspondent certainement pas au besoin du Canada en matière de transport, et j'estime que notre Comité a pour devoir d'insister pour que le Canadien National fournisse le genre de matériel qui est nécessaire pour son exploitation.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je voudrais faire deux ou trois remarques.

[*Text*]

The Chairman: Go ahead Mr. Minister.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, you know Mr. Peters is really arguing that instead of the cars belonging to the Canadian Wheat Board, as they do—the authorization for the purchase of those cars was a vote under the estimates of the Department of Industry, Trade and Commerce as members will recall—he argues that instead of their being owned by the wheat board . . .

Mr. Peters: They are not owned by the wheat board.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Technically they belong to the wheat board.

Mr. Peters: They are attached to it; they do not own them.

Mr. Chairman, this is the point. If they owned them, if they were given them, then the farmer is going to have to buy those hopper cars, because when the final payment is made all the expenses of the wheat board have to be deducted. It is a self-operating organization. It is not a governments sposored, or a government financed operation. Subsidies go into the wheat board from various sources, but in the final analysis the total expenses of the operation of the wheat board are paid by the farmer. If they were owned by the wheat board, the farmer will be paying for those cars.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): In effect, the purchase of these hopper cars was a subsidy to the wheat board; it was part of the grain marketing arrangement. There is nothing unusual in the producer of a commodity either leasing or ownings its own cars and allowing the railway to haul those cars. Oil companies . . .

Mr. Peters: That is right.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): . . . chemical producers, coal producers often own their own rolling stock and the railway hauls it. So there is nothing unusual in this, it is just a question of where you want to put the financing.

I might recall for the Committee that more than half of the grain hauled by our railways is hauled by the CPR. These cars are available to both railways, in fact to all the railways as needed. So whether they ought to be on the books of the CNR, or on the books of the Canadian Wheat Board, or on the books of the people of Canada, really is less material than the availability of those cars to move the grain.

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum now. Oh, we just lost our quorun, we did have a quorum. Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, when we talked to the Minister about his global responsibilities, I raised a number of questions with the . . .

Mr. Guay (St. Boniface): Are we on the second round, Mr. Chairman?

[*Interpretation*]

Le président: Allez-y, monsieur le ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, vous savez, l'argument que M. Peters soutient, c'est que ces wagons, au lieu d'appartenir à la Commission canadienne du blé, comme c'est le cas—les députés se souviendront que l'achat de ces wagons a été autorisé par un crédit compris dans les prévisions budgétaires du ministère de l'Industrie et du Commerce—c'est qu'au lieu d'appartenir à la Commission du blé . . .

M. Peters: Mais ils n'appartiennent pas à la Commission du blé.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Strictement, ils appartiennent à la Commission du blé.

M. Peters: Ils y sont détachés, ils n'appartiennent pas à la Commission.

Monsieur le président, c'est là la question. S'ils appartiennent à la Commission, si on les a donnés à la Commission, alors l'agriculteur va devoir payer ces wagons-trémies, car au moment de faire le dernier versement, on en retranche toutes les dépenses de la Commission du blé. C'est un organisme autonome, qui ne relève pas du gouvernement, et que le gouvernement ne finance pas. La Commission du blé bénéficie de subventions de différentes sources, mais en fin de compte, ses frais d'exploitation sont payés entièrement par les agriculteurs. Si ces wagons appartenaient à la Commission, ce serait l'agriculteur qui les paierait.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Essentiellement, l'achat de ces wagons-trémies constitue une subvention à la Commission du blé: cela faisait partie de l'accord sur la commercialisation des grains. Il est tout à fait normal que le producteur d'une denrée loue ou achète des wagons, pour en confier la manutention aux chemins de fer. Les sociétés pétrolières . . .

M. Peters: C'est exact.

M. Turner (Ottawa-Carleton): . . . les producteurs de matières chimiques et les producteurs de charbon possèdent souvent leur propre matériel roulant, dont les chemins de fer s'occupent. Ils n'y a donc là rien d'anormal; il s'agit simplement du choix de la distribution des fonds.

Je pourrais peut-être rappeler au Comité que le Canadien Pacifique transporte plus de la moitié des grains transportés par voie ferrée. Les wagons sont à la disposition des deux réseaux de chemin de fer, voire à tout réseau susceptible d'en avoir besoin. Donc, qu'ils figurent sur la comptabilité du CN, sur celle de la Commission canadienne du blé, ou sur celle du peuple canadien, tout cela est vraiment d'importance secondaire, l'essentiel étant que l'on dispose de ces wagons pour transporter les grains.

Le président: Messieurs, nous avons maintenant un quorum. Ah, nous venons de perdre notre quorum; nous avons pourtant eu un quorum. Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, lorsque nous avons parlé au ministre de ses responsabilités générales, j'ai soulevé certaines questions . . .

M. Guay (Saint-Boniface): En sommes-nous au deuxième tour, monsieur le président?

[*Texte*]

The Chairman: I have not been taking turns, I have been trying to pass clauses, Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Put my name down then.

The Chairman: I will get you next.

• 1035

Mr. Blenkarn: In analysing the statement of the tower in Toronto, you were given a return of 8.3 per cent on a 40-year life expectancy, and an anticipated capital cost of something in the order of $29.5 million. I presume you have also had a look at the value of real estate, especially the real estate in Toronto which it has been suggested is worth in excess of $50 a square foot. This brings the value somewhere into the neighbourhood of at least $200,000 for the real estate alone, or for the share of the real estate alone owned by the railway. In your global look at the financing of the railway, have you questioned the railway about its use of land, its use of redevelopment and its construction concept in the development in Toronto in light of the continual demand by the railway for funding normal railway activities. The railway in some senses is using its powers of borrowing and its powers of operation to be in the development and redevelopment business, and the business of building towers and fancy restaurants.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It is used for more than that, Mr. Chairman. The CN tower is a focal point for the metro centre development in Toronto. It is funded on a self-sustaining basis, once established. The transportation companies around the world today are more and more integrated operations.

Mr. Blenkarn: A number of transportation companies have branched out into other operations but do you not look at the Canadian National in a different sense, especially in view of its history of lack of profitability? Perhaps its directors and its management are not oriented to handling commercial activities that might be handled by private corporations effectively. I look at a railway that has a partnership interest with the CPR in a certain parcel of land in Toronto and it winds up building the focal point of a redevelopment scheme, and part of its evidence is that this was needed to finance the CBC. Are we misusing this railway or allowing it to be misused or are we pushing it into activities that it perhaps should not be in?

When you look at the cost of borrowing money in Canada, and presumably that cost has to be passed on, and you look at the anticipated revenue from this tower, you find that the return on investment is just barely sufficient to cover the current borrowing costs of the Government of Canada. When you look at the fact that that return on investment is a focal point in a development that is going to benefit presumably the partner in the development, and that partner is not putting any share in the development in the construction of the focal point, is it not your responsibility as Minister of Finance to question seriously the activity of the railway in view of the fact that this is really an investment proposition and has nothing to do with transportation at all?

[*Interprétation*]

Le président: Je ne me suis pas occupé des tours, monsieur Guay, j'ai plutôt essayé de faire adopter des articles.

M. Guay (Saint-Boniface): Notez donc mon nom, s'il vous plaît.

Le président: Vous serez le premier après M. Blenkarn.

M. Blenkarn: Dans l'analyse de l'état concernant la tour de Toronto, on vous a prédit un revenu de 8.3 p. 100 au cours des 40 années prévues pour la vie de l'édifice, ainsi qu'une dépense en capital estimée à environ 29.5 millions de dollars. J'espère que vous avez également pris en considération la valeur du terrain, surtout du terrain de Toronto, dont on a prétendu qu'il vaut plus de $50 le pied carré. Ceci situe à environ $200,000 la valeur du seul terrain, ou plutôt de la part du terrain qui revient au CN. Dans votre étude générale du financement du CN, avez-vous questionné le chemin de fer au sujet de l'utilisation du terrain, de la conception du réaménagement et de la construction à Toronto, vu que le CN demande continuellement des fonds pour financer l'exploitation ordinaire du chemin de fer? Le CN profite en quelque sorte de son pouvoir d'emprunt et exploitation pour se faire une place dans la mise en valeur et le réaménagement, comme dans la construction de tours et de restaurants de fantaisie.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Cela ne sert pas qu'à cela, monsieur le président. La tour CN est le point de mire du développement du centre de la ville de Toronto. On prévoit que son financement sera autonome, une fois qu'elle sera établie. De nos jours, les sociétés des transports partout dans le monde deviennent de plus en plus complexes.

M. Blenkarn: Certaines autres sociétés des transports se sont lancées dans d'autres domaines; mais ne faut-il pas considérer le CN un peu différemment, compte tenu du peu d'intérêt qu'il porte traditionnellement à la rentabilité? Peut-être que son conseil d'administration n'a pas autant l'habitude de certaines activités commerciales qu'une compagnie privée pourrait mener à bien. Nous avons affaire à une société de chemin de fer qui est co-propriétaire, avec le CP, d'une certaine parcelle de terrain à Toronto, qui finit par construire l'immeuble qui fait le point de mire d'un projet de réaménagement urbain, et qui se justifie en partie en disant que cela était nécessaire pour le financement de Radio-Canada. Ne faisons-nous pas mauvais usage de cette société, ou ne permettons-nous pas qu'on en abuse, en la poussant vers des activités dont elle ne devrait peut-être pas s'occuper?

Lorsqu'on considère le coût de l'emprunt au Canada, coût qui sans doute fera augmenter les prix, et qu'on considère en temps le revenu prévu qui découlera de cette tour, on découvre que le bénéfice découlant de cet investissement n'égale qu'à grand-peine le coût des emprunts actuels du gouvernement canadien. Tenant compte du fait que les bénéfices sont l'essentiel dans un investissement qui va sans doute profiter également à son partenaire, qui, lui, ne participe nullement à la construction de ce point de mire, n'êtes-vous pas tenu, en tant que ministre des Finances de mettre sérieusement en question l'activité de la société, surtout qu'il s'agit là effectivement d'un projet d'investissement qui n'a rien à voir avec les transports?

[*Text*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, when you look at the CNR as a Crown corporation owned by the people of Canada, one has to measure the aspect of profitability against the aspect of public interest. Over the years, the CNR might well have become more profitable had not the people of Canada, through Parliament, imposed statutory duties upon the CNR as a public utility and as an instrument of national policy. The whole history of branch lines in Western Canada is a reflection of that. The history of the relation between commodity rates and competitive rates and so on is a reflection of that. You cannot look at every aspect of the CNR purely in profitability terms, not that I do not like to see that, but I have to measure it against what the railway is required by Parliament to do as an instrument of national policy in the public interest.

One of those areas of public interest, of course, is urban transportation and the effect of transportation on urban renewal and so on. In my understanding of the 8 per cent return to which Mr. Blenkarn refers and considers to be a minimum, it is conceivable that the return could be higher than that.

Mr. Blenkarn: It could be up to 12 per cent.

• 1140

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It could be in the area of 12 to 13 per cent. That is a value judgment which I do not make in the first instance but which I review; and I review it within the context I have just described.

Mr. Blenkarn: With the history of the railway not being too successful in the catering business in hotels, and one of the major features of this tower being a tourist attraction with a 400-seat restaurant, you begin to concern yourself as to whether the railway has the management capacity to handle this kind of investment. Mr. Minister, I am wondering if you consider the management of the railway in that light. You are giving them money.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): We are authorizing financing which, among other things, will include CNR Tower Ltd.

The Chairman: Order, gentlemen. There seems to be a great deal of discussion going on. We do not have a quorum; we have not had a quorum except for five minutes this morning. To be quite frank with you, I am pretty disgusted. We are wasting the time of the Minister of Finance; we are wasting my time and that of those members who are here. If we cannot get a quorum we cannot even stand a clause, let alone pass a clause.

It was my intention to pass this bill as quickly as possible today. If the Committee wants the Minister of Transport here, we should make that decision and adjourn. Then we should be firmly resolved to have a quorum this afternoon at 3.30. There is no use continuing.

We can rehash the advisability of the expenditures of the money outlined in Clause 3, but, as the Minister of Finance says, it really is not his job to allocate the priorities of the CNR. If somebody can assure me that there will be a quorum here pretty soon, I will continue on, but there is no use in our sitting here and carrying on conversations in various parts of the Committee and not even having any hope of making progress.

[*Interpretation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, en considérant le CN comme une société de la Couronne appartenant au peuple canadien, il faut maintenir un équilibre entre la rentabilité d'une part et l'intérêt public de l'autre. Or, le CN aurait bien pu devenir plus rentable au cours des années, si le peuple canadien, par l'intermédiaire du Parlement, n'avait pas imposé au CN certains devoirs légaux, en tant que service public et en tant qu'instrument de la politique nationale. Tout l'historique des embranchements dans l'Ouest du Canada illustre ce point. De même, tout le passé des rapports entre les tarifs-marchandises et les taux concurrentiels, et ainsi de suite, ne font qu'illustrer ce point. On ne peut pas considérer tout aspect du CN simplement du point de vue de la rentabilité; ce n'est pas que je m'oppose à la rentabilité, mais je dois tenir compte de ce que le Parlement exige du chemin de fer, dans l'intérêt public, en tant qu'instrument de la politique nationale.

Un de ces domaines d'intérêt public, c'est, naturellement, le transport urbain, les conséquences du transport pour le renouvellement urbain, et ainsi de suite. A propos du rendement de 8 p. 100, que M. Blenkarn considère comme étant le minimum, je crois comprendre qu'il est possible que ce rendement soit plus élevé que cela.

M. Blenkarn: Il pourrait être de 12 p. 100.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il pourrait atteindre les 12 ou 13 p. 100. C'est là un jugement subjectif dont je ne suis pas l'auteur, mais que j'examine; et je l'examine dans le cadre que je viens de décrire.

M. Blenkarn: Étant donné que, dans le passé, le CN n'a pas eu trop de succès dans l'hôtellerie et la restauration, et qu'un des principaux attraits de cette tour est un restaurant touristique de 400 places, on commence à se demander si le CN peut répondre aux exigences de la gestion d'une entreprise de ce genre. Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si c'est ainsi que vous concevez la gestion du CN. Vous lui donnez de l'argent.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Nous autorisons des fonds qui serviront, entre autres, à la tour CN Ltée.

Le président: A l'ordre, messieurs. Il semble y avoir beaucoup de discussions. Nous n'avons pas de quorum; nous n'avons eu le quorum ce matin que pendant cinq minutes. Très franchement, je suis assez dégoûté. Nous gaspillons le temps du ministre des Finances; nous gaspillons mon temps à moi, et celui des députés ici présents. Si nous n'avons pas de quorum, nous ne pouvons même pas réserver un article, et encore moins l'adopter.

J'avais l'intention aujourd'hui de faire adopter ce projet de loi aussi vite que possible. Si le Comité désire que le ministre des Transports comparaisse devant nous, nous devons en décider ainsi et nous ajourner. Nous prendrions alors la résolution ferme d'avoir un quorum cet après-midi à 3 h 30. Ce n'est pas la peine de continuer.

Nous pouvons continuer à discuter du mérite des dépenses d'argent décrites dans l'article 3; mais, comme le ministre des Finances l'a dit, ce n'est pas vraiment à lui de décider des priorités du CN. Si quelqu'un peut m'assurer que nous aurons bientôt un quorum, je vais continuer, mais ce n'est pas la peine de rester ici à poursuivre nos conversations dans les différents coins du Comité, sans le moindre espoir de faire des progrès.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): I agree with you, Mr. Chairman. It is my hope that we will have a couple of more members shortly.

Mr. Chairman, some statements have been made here this morning that meed clarification. I would not like to see them go without being clarified. If I get my turn and if the committee will go along and give me a few minutes, I would like to make a few observations.

The Chairman: Fine, you go ahead. Here is one more; that gives us . . .

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, when the government purchased the hopper cars it was not only to help the CNR, but also to help the farmers. I cannot accept the statement that eventually the farmers woud have to pay for those hopper cars. They never will; this was never the intention of the government. If I am right, the hopper cars were purchased by the Department of Industry, Trade and Commerce and I doubt very much if anybody will ever have to pay for them.

I want to clarify another point. There is an agreement between the Wheat Board and the railway for the maintenance of hopper cars. Somebody said that they are not getting oiled; they are not getting greased. That is not right. These are statements that go on the record and they look very childish when they are read. I am not trying to rub anybody the wrong way when I say that, but there is an agreement between the Wheat Board and the railway for maintenance of hopper cars. I suggest that we ask the hon. Mr. Lang to table this agreement for us so this Committee can see it, because there is an agreement for maintenance.

Mr. Peters: Could I ask for some clarification? Who is the signer of this which railroad?

Mr. Guay (St. Boniface): As the hopper cars are vested in the CNR at present, I would say there is an agreement between the Wheat Board and the CNR regarding the maintenance of hopper cars. In fact, the CNR officials did tell us when they were here at the last couple of meetings that they were maintaining those cars.

The Chairman: Mr. Guay, you may be quite correct but the CNR only has 926 of the 2,000 cars in their service, and the other railroad, the CPR, has the other 1,074, as I understood the evidence submitted to the Committee. You may be quite correct that there was an agreement and if you can have Mr. Lang produce it, I know that Committee members would be very interested in it, but it does not help us in the passing or standing of clause 3.

Mr. Mazankowski: On a point of order.

The Chairman: Now Mr. Mazankowski, after my little lecture to the Committee, we have a quorum. Can we agree to stand Clause 3?

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Je suis d'accord avec vous, monsieur le président. J'espère que nous aurons bientôt deux députés de plus.

Monsieur le président, on a fait ce matin certaines déclarations qu'il faudrait expliquer un peu. Je n'aimerais pas qu'elles passent sans explications. Si j'ai mon tour de parole, et si le Comité me le permet, pendant quelques minutes, j'aimerais faire quelques remarques.

Le président: Très bien, allez-y. Voici un député de plus; cela nous amène au nombre . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, le gouvernement a acheté des wagons-trémies non seulement pour aider le CN, mais aussi pour aider les agriculteurs. Je trouve inacceptable la proposition que les agriculteurs auraient à la longue à payer ces wagons-trémies. Ils ne les paieront pas; cela n'a jamais été dans l'intention du gouvernement. Si je ne me trompe, les wagons-trémies ont été achetés par le ministère de l'Industrie et du Commerce, et je doute fort que quiconque ait jamais à les payer.

Je tiens à préciser un autre point. Il existe un accord entre la Commission du blé et la Société des chemins de fer au sujet de l'entretien des wagons-trémies. Quelqu'un a dit qu'on ne les graisse même pas; qu'on ne les lubrifie pas. Cela est faux. De telles déclarations passent dans le compte rendu, et cela a l'air assez enfantin lorsqu'on l'y trouve. Je ne veux froisser personne quand je dis qu'il existe un accord entre la Commission du blé et la Société des chemins de fer sur l'entretien des wagons-trémies. Je propose que nous demandions à l'honorable M. Lang de déposer un exemplaire de cet accord pour que le Comité puisse le lire, car il existe en fait un accord sur l'entretien.

M. Peters: Permettez-moi de demander une explication à mon tour. Qui est le signataire de cet accord, quelle société de chemin de fer?

M. Guay (Saint-Boniface): Comme les wagons-trémies font partie actuellement du CN, je dirai qu'il existe un accord entre la Commission du blé et le CN pour ce qui est de l'entretien des wagons-trémies. En effet, les hauts fonctionaires du CN nous ont assurés au cours des deux dernières réunions qu'ils entretenaient ces wagons.

Le président: Monsieur Guay, vous avez peut-être raison, mais le CN ne possède que 926 des 2,000 wagons dont il se sert, et l'autre société de chemins de fer, le CP, possède les autres 1,074 wagons, si j'ai bien compris le témoignage fourni au Comité. Vous avez peut-être raison de dire qu'il y a eu un accord, et si vous pouvez faire en sorte que M. Lang nous le fournisse, je sais que les membres du Comité aimeraient beaucoup le voir, mais cela ne nous avance pas vers l'adoption ou la réservation de l'article 3.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement.

Le président: Maintenant, monsieur Mazankowski, depuis la leçon de morale que j'ai administrée au Comité, nous avons un quorum. Sommes-nous d'accord pour réserver l'article 3?

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just for the record and I hope that Mr. Guay can clarify this point. Mr. MacMillan has stated on the record that the deal has not been finalized, and he quotes:

• 1045

> The fact that the deal has not been finalized I do not think is really of too great a significance because there are arrangements, proposals, counterproposals and a multitude of things going on all the time, which would indicate that agreement is not made.

Mr. Guay (St. Boniface): But, Mr. Chairman, we are speaking of two different things: a definite agreement pertaining to hopper cars between railways and then the other agreement, of which I am speaking, pertaining to the maintenance of hopper cars. There are two distinct things.

In other words, what I am trying to say to this Committee is that they are not going without being maintained, without being greased and so on.

Regarding the other agreement to which Mr. Mazankowski made reference, I certainly have no axe to grind with him. My main point is that they are being maintained.

The other thing that we possibly ought to take into consideration, Mr. Chairman, is that when the Wheat Board was here they told this committee that what they needed was an additional 4,000 cars in total. Have we already forgotten the fact that the CNR already have taken delivery of 3,200 cars out of their 3,500 cars for the year 1973, and they are in service right now?

An hon. Member: None of which . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Guay (St. Boniface): Also in their future budget for the year 1974 they have another 3,500 cars on order, which will make a total of 7,000 cars. Also, they told us in this committee, in answer to the Wheat Board when they were here, that they are repairing the old cars. What is going to happen if we keep on pressing the way we are is that we are going to have more cars than we have bushels of wheat. There will be all kinds of cars available soon because of this program that has taken place—at a cost to Canadians also.

I am very concerned as to the numbers of cars that will be made available and that will not be used eventually, if we do get too many. I am not trying to save their necks, but the fact remains they will get eventually 7,000 cars between 1973 and 1974, and they also can lease—and this is on the record—hopper cars . . .

Mr. Peters: No, not now.

Mr. Guay (St. Boniface): Yes, they are going in the business of leasing hopper cars and other freight cars. They can lease almost as many as they want now. You know that, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not know that they can lease as many as they want now.

Mr. Guay (St. Boniface): I believe we should not forget all these things.

[*Interpretation*]

Le président: M. Mazankowski a la parole.

M. Mazankowski: Pour les besoins du compte rendu, j'espère que M. Guay pourra expliquer un point. M. MacMillan a déclaré officiellement que l'accord n'a pas encore été conclu, et il cite:

> Le fait que l'affaire n'ait pas été conclue n'est pas, me semble-t-il, d'une grande importance, car il surgit sans cesse des arrangements, des propositions, des contre-propositions et une multitude d'autres choses, qui indiqueraient que l'accord n'est pas conclu.

M. Guay (Saint-Boniface): Mais, monsieur le président, nous parlons de deux choses différentes: un accord définitif se rapportant aux wagons-trémies entre chemins de fer et l'autre accord, dont je parle, se rapportant à l'entretien de ces wagons. Ce sont là deux choses différentes.

En d'autres termes, ce que j'essaie de dire au Comité est qu'on ne peut pas les utiliser sans les entretenir, sans les graisser, et ainsi de suite.

En ce qui concerne l'autre accord dont a parlé M. Mazankowski, je ne discuterai certainement pas avec lui. Je vais simplement dire qu'on entretient ces wagons.

L'autre chose que nous devrions prendre en considération, monsieur le président, est l'avertissement de la Commission du blé au Comité selon lequel elle avait besoin de 4,ooo wagons supplémentaires. Avons-nous déjà oublié le fait que le CN a pris livraison de 3,200 wagons sur les 3,500 pour l'année 1973, et que ces wagons sont en service maintenant?

Une voix: Et aucun d'entre eux . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Guay (Saint-Boniface): Dans le budget prévu pour l'année 1974, il y a une commande pour 3,500 wagons supplémentaires, ce qui représente un total de 7,000 wagons. En réponse à la Commission du blé on a dit au Comité qu'on réparait les anciens wagons. Si nous continuons à exercer des pressions de la sorte, nous finirons par avoir plus de wagons que nous n'avons de boisseaux de blé. En raison de ces programmes, il y aura toutes sortes de wagons disponibles aux frais des Canadiens.

Je m'inquiète du nombre des wagons qui seront disponibles et qui ne seront pas utilisés, si nous en avons un trop grand nombre. Je n'essaie pas de prendre la défense du chemin de fer mais le fait est qu'il aura en fin de compte 7,000 wagons entre 1973 et 1974 et pourra également louer des wagons-trémies comme l'indique le dossier . . .

M. Peters: Non, pas maintenant.

M. Guay (Saint-Boniface): Oui, il se lance dans la location de wagons-térmies et d'autres wagons de marchandises. Il peut en louer autant qu'il en désire, monsieur le président.

Le président: Je ne savais pas qu'il pouvait en louer autant qu'il le voulait.

M. Guay (Saint-Boniface): Je pense que nous devrions nous en souvenir.

[*Texte*]

One of my concerns was, the same as many others, why there was no particular item under equipment or another item within the budget for possibly leasing cars. But I understand this is taken out of additional revenue and, as they lease the cars, they are required from time to time possibly to be paid back under a monthly payment plan.

Let us not strike the whole thing one way until we really make a good assessment of all these things and get all these figures together, and then find out how many cars. The CNR—and I am not even talking about the CPR here—are going to have available by the end of next year.

Mr. Peters: Mr. Chairman, if my memory serves me correctly, it was indicated that the number of cars Mr. Guay is talking about would be purchased.

If I remember also, there was considerable discussion on the type of cars that were being purchased. The President of Canadian National indicated that very few, in fact almost none of those cars, were usable in the grain trade. But he did say that the Canadian National had taken . . .

Mr. Mazankowski: Up to 3,000.

Mr. Peters: No, no. Of the 1,500 that the CNR scrapped recently they brought back about three quarters of them and they are repairing these at the present time.

They also indicated, Mr. Chairman—which is a major factor that because of the large amount of grain to be moved in the United States no American cars were available. But previously American grain cars were available when there was a shortage in Canada, and we were able to use rolling stock from other railways.

So I think the situation for hauling grain is serious, that it is necessary for the Wheat Board to have the use of a number of hopper cars. They suggested 4,000 this year and 4,000 for each of the next four or five years, making a total of 20,000 hopper cars. I suggest to my colleague that the only efficient and effective way to operate those cars is to have them operated by a railroad. I make the suggestion that if we do not attach them to one of the railroads, and I suggest the Canadian National, we are remiss in our duties. The member mentions that the maintenance can be done under lease to the railroads by the Wheat Board. It is my suggestion, Mr. Chairman, there will be charge for maintenance in operating those cars. I do not know how much it is.

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to see the agreement.

• 1050

Mr. Peters: I have a $5,000 car and there is considerable maintenance on that; I presume it is the same with the railroad. I, therefore, believe this Committee has a responsibility to put those hopper cars into our national railway system and I suggest that the railways have an obligation to be willing to take those. If, as we were told, it does not pay a railroad to haul grain, then it will be necessary for this committee and the Minister of Finance to authorize subsidization for haulage of grain. It seems to me that that should not be in the supplying of cars by another government department, it should be directly in the operation of the railroad, it hurts the picture of the railroad.

[*Interprétation*]

Comme d'autres personnes, je m'inquiétais qu'il n'y ait pas d'article particulier sous la rubrique équipement ou d'autres articles dans le budget permettant la location de wagons. Mais je crois savoir qu'il s'agit de revenus additionnels et que l'on peut louer des wagons, au fur et à mesure qu'ils sont nécessaires et que l'on peut rembourser selon un plan de paiements mensuels.

Ne prenons pas de décision finale jusqu'à ce que nous ayons évalué tous les éléments et appris combien de wagons le CN—je ne parle pas du CP—disposerait d'ici à la fin de l'année prochaine.

M. Peters: Monsieur le président, si j'ai bonne mémoire, on indiquait ici que le nombre de wagons dont parle M. Guay serait acheté.

Sauf erreur, on a longuement discuté du type de wagons qu'il fallait acheter. Le président du Canadien National a mentionné que très peu de wagons, en fait presque aucun, n'étaient utilisables dans le transport des céréales. Mais il a dit également que le Canadien National avait pris . . .

M. Mazankowski: Jusqu'à 3,000.

M. Peters: Non. Sur les 1,500 wagons retirés du service récemment par le CN, on en a rappelés environ les ¾, que l'on répare maintenant.

On a également dit, monsieur le président, et cela est un facteur important, qu'en raison des quantités énormes de céréales devant être transportées aux États-Unis, on ne disposerait d'aucun wagon américain. Auparavant, les wagons américains étaient disponibles lorsqu'il y avait manque au Canada et nous pouvions utiliser le matériel roulant des autres compagnies.

Je pense donc que la question du transport des céréales est sérieuse, que la commission du blé doit disposer d'un certain nombre de wagons-trémies. On a suggéré le nombre de 4,000 cette année et de 4,000 pour chacune des 4 ou 5 prochaines années, ce qui représente un total de 20,000 wagons-trémies. Je ferais remarquer à mes collègues que la seule façon efficace d'utiliser ces wagons est de les faire utiliser par une compagnie de chemin de fer. Il me semble que si nous ne les remettons pas à l'une de ces compagnies, et je propose le Canadien National, nous négligeons notre responsabilité. Le député dit que l'entretien peut se faire sous contrats accordés aux compagnies de chemin de fer par la Commission du blé. Je prétends, monsieur le président, que l'on fera payer l'entretien de ces wagons. Je ne sais pas à combien cela se monte.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais voir l'accord.

M. Peters: Je possède une voiture de $5,000 qui nécessite beaucoup d'entretien, et je suppose qu'il en va de même avec le chemin de fer. Par conséquent, je pense que le Comité se doit de placer ces wagons-trémies au service de notre réseau ferroviaire national et à mon avis, ces compagnies ont l'obligation d'accepter les wagons. Si, comme on nous l'a dit, les compagnies de chemin de fer ne font pas de bénéfices dans le transport des céréales, alors ce comité et le ministre des Finances devront autoriser des subventions pour le transport des céréales. Il me semble que la solution n'est pas qu'un autre ministère gouvernemental fournisse des wagons, la solution se trouve directement auprès des compagnies de chemin de fer; cela n'améliore pas l'image des compagnies ferroviaires.

[*Text*]

The Chairman: I have a word of advice for the committee. This bill we are now passing deals with expenditures of the Canadian National system up to June 1974.

Mr. Peters: Yes, but I do not think . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Peters. The Wheat Board stated before the committee that even if orders were placed for new cars now they could not be built before September of next year. This whole question of the railroad equipment and the priorities of railroad equipment can be well gone into early in the year when the 1973 annual report of the CNR will be out at the end of March, I am told. It could easily be referred to this committee. On page 45 of the 1972 annual report there is quite a lengthy listing of the freight equipment and we could go into this exhaustively with the CNR as to their priorities. I would suggest that would be the best time to do it.

I would also suggest that if this discussion continues on with the priorities, we should stand Clause 3 and go on to Clause 4 and 5 and as many clauses as we can. Mr. Mazankowski.

Mr. Guay (St. Boniface): I did not finish, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay, I thought you had.

Mr. Guay (St. Boniface): All I want to say to Mr. Peters is that the matter of grain delivery is a very serious one with which I agree wholeheartedly. But what I am and was trying to tell this committee is that we ought to start adding up what the railroads can produce as far as car and grain delivery is concerned. After listening to both the Wheat Board and the railroad, the CNR so far, the potential is great, and not only in the amount of cars that they are getting whether they are for grain or otherwise. Even if they are getting cars which are not for grain delivery, it will release other cars which will be available for grain and they can lease hopper cars over and above the number of cars which they have taken delivery of so far.

I agree that the problem is very important. I do not want to go on for the moment on the matter of the agreement between the Wheat Board and the railroad and I am not making any conclusion as to what is contained in that particular agreement. I want to see it so that I will know what it contains and I do not think any of us should prejudge the arrangement until we see it.

The Chairman: If you can produce it, Joe, I will be very glad to see it too. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: May I ask the Minister of Finance or his officials if they could give us some indication of how that figure of $31.8 million under the schedule relating to equipment would compare with the previous four years. Is it higher, lower or is it about the same?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): How does that compare?

Mr. Mazankowski: You may not have that information, but it might give us some insight into the direction. The bill would have it, but I do not have a copy of it.

[*Interpretation*]

Le président: J'ai des conseils à transmettre au comité. Le projet de loi que nous étudions maintenant traite des dépenses du réseau du Canadien National jusqu'en juin 1974.

M. Peters: Oui, mais je ne pense pas . . .

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Peters. La Commission du blé a dit au comité que même si on commandait de nouveaux wagons, on ne pourrait pas les construire avant septembre de l'an prochain. On peut très bien examiner la question de l'équipement ferroviaire et des priorités d'équipement au début de l'an prochain lorsque l'on présentera le rapport annuel de 1973 du CN à la fin de mars, me dit-on. On pourrait très facilement le déférer au comité. La page 45 du Rapport annuel de 1972 contient une longue liste des équipements de marchandises et nous pourrions étudier cette liste pour définir avec le CN les priorités. Je pense qu'il serait préférable de le faire à cette époque.

Je voudrais également faire remarquer que si cette question se poursuit à propos des priorités, nous devrons réserver l'article 3 et passer aux articles 4 et 5 et en étudier autant d'autres que possible. Monsieur Mazankowski.

M. Guay (Saint-Boniface): Je n'ai pas terminé, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay, je pensais que vous aviez terminé.

M. Guay (Saint-Boniface): Tout ce que je voulais dire à M. Peters est que, selon moi, cette question de transport des céréales est très sérieuse, mais je m'efforçais de dire au Comité que nous devrions commencer par établir la production des compagnies ferroviaires en matière de wagons et de transport du grain. Après avoir entendu à la fois la Commission du blé et le CN, le potentiel est important, et non seulement en ce qui concerne le nombre des wagons disponibles, qu'ils soient réservés aux céréales ou à autre chose. Même si l'on met à leur disposition des wagons qui ne servent pas au transport du grain, cela permettra de libérer d'autres wagons que l'on affectera aux céréales et on pourra louer des wagons-trémies en plus du nombre de wagons dont on a déjà pris livraison.

Je reconnais que ce problème est fort important. Je ne voudrais pas poursuivre à propos de l'accord entre la Commission du blé et la compagnie ferroviaire et je ne ferai aucune déduction à propos du contenu de cet accord. J'aimerais en prendre connaissance pour savoir ce qui s'y trouve et je pense qu'aucun d'entre nous ne devrait préjuger des dispositions avant de les avoir vues

Le président: Si vous pouviez présenter l'accord, Joe, je serais très heureux de le voir également. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Puis-je demander au ministre des Finances ou à ses fonctionnaires dans quelle mesure le montant de 31.8 millions de dollars affectés à l'équipement se compare à celui des quatre années précédentes. Est-il plus important, moins important ou identique?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Quel est le degré de comparaison?

M. Mazankowski: Peut-être n'avez-vous pas les renseignements, mais cela nous donnerait une idée de la situation. Le bill doit en parler, mais je n'en ai pas d'exemplaire.

[*Texte*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): We could get that answer for you in a few minutes, Mr. Chairman.

• 1055

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, in view of the fact that we were talking about the purchase of 2,000 boxcars for grain delivery last year and the projection that we may be purchasing another 4,000 this current year, are we heading into a policy wherein the shippers, in this case the Canadian Wheat Board and the farmers of Canada and/or the government, will be forced into owning a greater percentage of the rolling stock than they have traditionally in the past and perhaps to the point where the government of the Wheat Board on behalf of the farmers would be owning the bulk rolling stock for the movement of grain?

As you pointed out, a number of shippers who ship under the agreed charges formula do in fact own their own rolling stock. Are we heading towards that policy in general? Was it discussed when the Minister of Transport consulted with you on the budget we are now dealing with under Bill C-164?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, I can give Mr. Mazankowski the figure for last year. For equipment it was $80,794,000.

Mr. Mazankowski: Considerably less than this year.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): A little more than this year.

Mr. Mazankowski: This year is considerably less than the previous year.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes. A good deal of this equipment charge involves proposals for this year. I am breaking down this $31,897,000. Proposals for this year are $26,129,000. The cost to complete projects authorized in prior years is $20,568,000 for a total of $46,697,000 with the 1973 proposed expenditure. The amount that will be spent against those proposals in 1973 is $31,897,000. So a lot of this is a continuing process.

I might say to Mr. Mazankowski, through you, Mr. Chairman, that there is a tendency in railway rolling stock, as in many other transportation fields, to lease more equipment. In other words, it would not be purchased. It would be leased.

Mr. Mazankowski: I am talking about the shipper owning the rolling stock rather than an outright lease, wherein the railway company charges a specific amount for pulling the . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): For haulage. That is right.

Mr. Mazankowski: There is a tendency toward that. Is there?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): There is a tendency towards leasing equipment by the railway itself, and specialized commodities owning or leasing their own equipment against haulage by the railway.

[*Interprétation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): Nous pourrons vous donner une réponse d'ici quelques minutes, monsieur le président.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, étant donné que vous parliez de l'achat de 2,000 wagons pour transporter les céréales l'an dernier et que l'on prévoit d'acheter 4,000 wagons supplémentaires cette année, nous dirigeons-nous vers une politique amenant les transporteurs, en l'occurence la Commission canadienne du blé et les agriculteurs du Canada et le gouvernement, à posséder un plus grand nombre de matériel roulant que par le passé et jusqu'au point où le gouvernement ou la Commission du blé au nom des cultivateurs posséderaient la majorité du matériel roulant nécessaire au transport des céréales?

Comme vous l'avez indiqué, un nombre de transporteurs qui travaillent dans le cadre de la formule de frais acceptés possèdent en fait leur propre matériel roulant. Nous dirigeons-nous vers cette politique de façon générale? En avez-vous discuté avec le ministre des Transports lors de la préparation du budget que nous examinons dans le cadre du bill C-164?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, je peux donner à M. Mazankowski les chiffres pour l'an passé. Pour l'équipement, il s'agissait de $80,794,000.

M. Mazankowski: Chiffres nettement inférieurs à ceux de cette année.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Un peu supérieurs à cette année.

M. Mazankowski: Cette année est nettement inférieure à l'année précédente.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui. Une partie des frais d'équipement indique des propositions concernant cette année. Les $31,897,000 se répartissent comme suit: propositions pour cette année, $26,129,000. Le prix de revient des projets autorisés au cours des années précédentes est de $20,568,000 pour un total de $46,697,000 prévu cette année 1973. La somme qui sera dépensée dans le cadre de ces propositions 1973 est de $31,897,000. Ainsi, il s'agit essentiellement d'un processus continu.

Je pourrais dire à M. Mazankowski, par votre intermédiaire, monsieur le président, qu'en ce qui concerne le matériel roulant des compagnies ferroviaires, comme dans d'autres domaines des transports, la location se fait de plus en plus. En d'autres termes, il n'y aurait pas d'achat, il y aurait des locations.

M. Mazankowski: Je parle du transporteur qui possède ses wagons au lieu de les louer, et des compagnies de chemins de fer qui font payer le remorquage . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact, pour le remorquage.

M. Mazankowski: Est-ce bien là la tendance actuelle?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Les compagnies de chemins de fer tendent de plus en plus à louer l'équipement, et les organismes spécialisés possèdent ou louent leur propre équipement que remorquent les compagnies de chemin de fer.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: This may not be a fair question, but do you foresee the day when the Wheat Board or the government on behalf of the farmers of Canada will be owning the great bulk of the rolling stock for the movement of grain?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I cannot foresee it. I do not want to express any opinion one way or the other on it at this stage.

The Chairman: Have we reached a consensus that Clause 3 should stand, or will it carry?

Clause 3 allowed to stand.

The Chairman: Are there any questions on Clause 4?

Mr. Blenkarn: Let it stand. It involves the $21 million again, which is referable to the advance of funds to the railway.

The Chairman: Mr. Blenkarn, it is your opinion that it should stand. I have not heard that advice from the Committee yet. Does anyone want to speak to Clause 4?

Mr. Mazankowski: Perhaps the Minister of Finance might again outline the matter of branch lines. This has to do with the $21 million that is allocated for branch lines. Certain branch lines must be authorized, and I understand others can be constructed.

Just what is meant by branch lines? It seems to be somewhat conflicting. We are talking about the abandonment of branch lines in western Canada, and here we are providing $21 million for the construction of branch lines. I wonder if you might elaborate on that.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes. Clause 4(1) authorizes the railway company to issue securities, to provide amounts required for the capital expenditures on branch lines, or to repay loans made by the Minister of Finance under Clause 9 of this bill for capital expenditures on branch lines as authorized by proposed Section 3(2).

In other words, Mr. Mazankowski and Mr. Blenkarn are right, but it refers back to the branch line, Clause 3.(2).

• 1100

Now Clause 4.(2) states that the funds available from the depreciation reserves of the railway should be applied towards meeting any of the authorized capital expenditures. Clause 4.(3) sets a limit of $21 million on the aggregate amount of securities issued under this section.

And that $21 million you refer back to Clause 3 and you get the $13 million plus the $8 million. It is the amount of expenditure authorized for branch lines, being the $13 million authorized for 1973 in Clause 3.(1)(a), plus the $8 million authorized for the first six months of 1974 by Clause 3.(1)(b).

This clause is unchanged from previous years. It has always been in this type of bill. It has nothing to do with the Parliamentary authorization needed for branch lines over 20 miles. It is just for the construction of branch lines, period.

Mr. Blenkarn: The problem is that Clause 4 refers to the priorities of budgets in Clause 3, and since we are standing Clause 3 I see no choice but to stand Clause 4. Otherwise it does not make any sense.

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Peut-être ne s'agit-il pas d'une question équitable, mais pensez-vous qu'un jour la Commission du blé ou le gouvernement au nom des agriculteurs canadiens possèdera la majorité du matériel roulant servant au transport des céréales?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je ne songe pas à cette possibilité. Je ne voudrais pas me prononcer d'une façon ou d'une autre maintenant.

Le président: Sommes-nous d'accord pour réserver l'article 3 ou l'adopter?

(L'article 3 est réservé.)

Le président: Y a-t-il des questions relatives à l'article 4?

M. Blenkarn: Réservons-le. Il y est encore question des 21 millions qui concernent l'avance de fonds faite aux compagnies ferroviaires.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous pensez qu'il faudrait le réserver. Je n'ai pas entendu l'avis du Comité. Qui veut se prononcer à propos de l'article 4?

M. Mazankowski: Peut-être que le ministre des Finances pourrait de nouveau souligner la question des embranchements. Cela concerne les 21 millions qui leur sont attribués. Il faut autoriser certains embranchements, et je crois comprendre que l'on peut en construire d'autres.

Qu'entend-on au juste par embranchements? Il me semble y avoir un conflit. Nous parlons d'abandonner ceux de l'Ouest canadien, et ici nous accordons 21 millions pour en construire d'autres. Je me demande si vous pourriez préciser.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui. L'article 4(1), autorisée la compagnie de chemin de fer à émettre des garanties, à fournir les immobilisations pour les embranchements, ou à rembourser les prêts consentis par le ministre des Finances en vertu de l'article 9 du présent bill, qui prévoit des immobilisations pour les embranchements comme le permet le projet d'article 3(2).

En d'autres termes, MM. Mazankowski et Blenkarn ont raison, mais il est de nouveau question d'un embranchement à l'article 3(2).

L'article 4(2) stipule que les fonds provenant des réserves de dépréciation des compagnies ferroviaires devraient être utilisés pour les immobilisations permises. L'article 4(3) limite à 21 millions de dollars l'ensemble des valeurs émises aux termes du présent article.

Si l'on réfère ces 21 millions à l'article 3, on obtient 13 millions plus 8 millions. C'est l'ensemble des dépenses permises pour les lignes secondaires, à savoir 13 millions de dollars pour 1973 dans l'article 3(1)*a*), plus 8 millions de dollars permis pour les six premiers mois de 1974 article 3(1)*b*).

Cet article est le même que celui des années précédentes. Il a toujours été dans ce genre de projet de loi. Cela n'a rien à voir avec l'autorisation du Parlement nécessaire pour les lignes secondaires supérieures à 20 milles. Il y est simplement question de la construction de lignes secondaires.

M. Blenkarn: Le problème est que l'article 4 fait allusion aux priorités du budget de l'article 3, et comme nous avons réservé l'article 3, je ne vois pas d'autres possibilités que de réserver l'article 4. Sinon, cela n'a aucun sens.

[*Texte*]

The Chairman: As I understand it, Mr. Blenkarn, the branch lines have already been built. This just authorizes the raising of securities for the payment of the branch lines that have already been built. Mr. McRae.

Mr. McRae: I do not think there is any bill we can possibly pass by clause, because every clause relates to every other clause. It seems to me there is no reason in the world we cannot go ahead with Clauses 4, 5 and 6 and still go back to Clause 3.

The Chairman: That was my wish, Mr. McRae. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I had not completed my line of questioning and . . .

Mr. McRae: I am sorry, but it is a point of order. It is the first time I have been on today.

The Chairman: Mr. Mazankowski

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, why is it necessary to single out the branch lines here? We could have singled out road property at $138 million. Why is it necessary in this bill? You have pointed out that traditionally this is the format in which it has been presented.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Because the only capital expenditures being authorized by Clause 3, the estimated requirements in the calendar year, that list of expenditures, is for reference purposes only. The only expenditures for which authorization is required are the $13 million plus the $8 million. So the securities issued to cover that relate to those figures for that reason.

Mr. Mazankowski: You are saying that Clause 4 and Clause 3 are interrelated. My question is: Why do we single out branch lines in that format?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): As I recall it, when Mr. MacMillan, the President of the railway, took over the management of the company he said the only money he would have to borrow or would borrow would be for the specific purpose of branch lines. That is why this is restricted to branch lines.

Mr. Guay (St. Boniface): $21 million.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): $21 million.

The Chairman: Shall Clause 4 carry?

Mr. Blenkarn: No.

The Chairman: Then speak on it, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: I have already spoken on it and I say it should not carry. I ask for a vote on the question of whether it should carry.

Clauses 4 to 6 inclusive agreed to.

The Chairman: We will deal with Clause 7. Shall Clause 7 carry?

[*Interprétation*]

Le président: Si j'ai bien compris, monsieur Blenkarn, on a déjà construit les lignes secondaires. Cela autorise simplement l'émission des titres pour payer les lignes secondaires qui sont déjà construites. Monsieur McRae.

M. McRae: Je ne crois pas qu'il y ait de projet de loi que nous puissions adopter article par article car tous les articles sont liés entre eux. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas passer aux articles 4, 5 et 6 et revenir à l'article 3.

Le président: Telle était mon intention, monsieur McRae. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je n'ai pas terminé mes questions et . . .

M. McRae: Je suis désolé, mais il s'agit d'un rappel au Règlement. C'est la première fois que j'ai la parole aujourd'hui.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, pourquoi est-il nécessaire de mettre à part les lignes secondaires? Nous aurions pu mentionner à part les routes pour 138 millions de dollars. Pourquoi est-il nécessaire de le faire dans ce projet de loi? Vous avez dit qu'il s'agissait de la présentation traditionnelle.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Car les seules dépenses permises par l'article 3, les estimations pour l'année civile, cette liste de dépenses, ne sert que de référence. Les seules dépenses qui devront être permises sont les 13 millions de dollars plus le 8 millions de dollars. C'est la raison pour laquelle les titres émis pour couvrir cela se rapportent à ces chiffres.

M. Mazankowski: Vous dites que les articles 3 et 4 sont liés. Ma question est de savoir pourquoi nous mentionnons à part les lignes secondaires dans ce projet de loi?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Si j'ai bonne mémoire, lorsque M. MacMillan, président de la compagnie, a assumé ses fonctions, il a dit que les seuls fonds qu'il lui faudrait emprunter serviraient uniquement aux lignes secondaires. C'est la raison pour laquelle on se limite aux lignes secondaires.

M. Guay (Saint-Boniface): Vingt et un millions de dollars.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Vint et un millions de dollars.

Le président: L'article 4 est-il adopté?

M. Blenkarn: Non.

Le président: Donnez votre opinion, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Je l'ai déjà donné et j'ai dit qu'il ne serait pas adopté. J'ai demandé qu'il passe au vote pour savoir s'il serait adopté.

(Les articles 4 à 6 inclusivement sont adoptés.)

Le président: Nous attaquons l'article 7. L'article 7 est-il adopté?

[*Text*]

Mr. Blenkarn: No.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

• 1105

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is the major clause that deals with the advances to Air Canada of $140 million and the right to borrow £13 million from an English consortium, or an English bank, I presume, as set out by the Minister originally. I have not much objection to the £13 million, but I am very concerned about the $140 million. Yesterday, the persons from Air Canada promised to file with us a budget indicating how the $140 million was to be spent. We have not received that budget yet, nor have we had a chance to go over it with the Minister of Transport. But there were a number of questions raised on how the management of Air Canada was operating. I refer to the probable losses that Air Canada suffered this year on its Terminal 2 operation; the suggestion that the company would be involved in capital expenditure releasing the money already tied up for the purchase of part of Wardair; a possible investment in Comstock; and the fact that the company lost considerable money in its operation of its subsidiary Econair.

We were to be given a list of aircraft that are to be bought and where this money really did go. We have not received that. I think we would be . . .

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, with due respect to the hon. member, and with due respect to the gentlemen from Air Canada who could not go back to Montreal last night because of the storm and only left this morning, I think we ought to give them at least until the end of today to send their statement.

Mr. Blenkarn: Mr. Guay, I agree. That is why I suggest that Clause 7 be allowed to stand until we can take a look at their budget. We are talking about advancing them $140 million. Unfortunately, we do not have even a statement saying where they are going to spend it. To ram it through is just not realistic.

Mr. Guay (St. Boniface): I am in agreement with you.

The Chairman: Is there some agreement that we should stand Clause 7?

Some hon. Members: Agreed.

Clause 7 allowed to stand.

Clause 8 agreed to.

Mr. McCain: Just a second. Hold it. What is the effect of passing Clauses 8 and 9 when we have not even passed Clause 7?

The Chairman: I am sorry, Mr. McCain. Your wisdom is wise but late. Clause 8 has already been passed.

On Clause 9—*Minister may make loans to the National Company*

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Non.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, il s'agit là de l'article important qui traite des 140 millions de dollars avancés à Air Canada et de l'autorisation d'emprunter 13 millions de livres à un consortium anglais, ou à une banque anglaise, tel que l'a défini à l'origine le ministre. Je n'ai aucune objection à propos des 13 millions de livres, mais je m'inquiète sérieusement à propos des 140 millions de dollars. Hier, les représentants d'Air Canada ont promis de nous fournir un budget indiquant comment ces 140 millions de dollars seront dépensés. Nous ne l'avons pas encore reçu et n'avons pas eu l'opportunité d'en parler avec le ministre des Transports. Cependant, certaines questions furent posées quant à la gestion d'Air Canada. Je veux parler ici des pertes probablement subies par Air Canada cette année pour son aérogare nº 2; il s'agit également du fait que cette Société participerait à des dépenses d'établissement en libérant les fonds déjà bloqués pour l'achat de Wardair, ainsi que des possibilités d'investissement dans Comstock et le fait que la Société aurait perdu beaucoup d'argent dans sa gestion de sa filiale Econair.

Nous devions recevoir une liste des avions devant être achetés et de la répartition des dépenses. Nous ne l'avons toujours pas. Je pense que . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je voudrais signaler en toute déférence que les responsables n'ont pu rentrer à Montréal hier soir, du fait de la tempête, et ne sont repartis que ce matin; nous devrions donc au moins leur laisser jusqu'à ce soir pour pouvoir nous adresser leur déclaration.

M. Blenkarn: Je suis d'accord avec vous, monsieur Guay. C'est pourquoi je propose que l'article 7 soit réservé, jusqu'à ce que nous puissions examiner le budget d'Air Canada. En effet, il s'agit ici d'une avance de 140 millions de dollars dont nous ne savons rien. Il n'est pas réaliste d'attendre que nous acceptions sans question.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vous approuve.

Le président: Êtes-vous d'accord pour que nous réservions l'article 7?

Des voix: D'accord.

(L'article 7 est réservé.)

L'article 8 est adopté.

M. McCain: Un instant, s'il vous plaît. Quel est l'effet de l'adoption des articles 8 et 9 lorsque l'article 7 n'est pas adopté?

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur McCain, votre remarque est sage mais vient trop tard. L'article 8 a déjà été adopté.

Sur l'article 9—*Le ministre peut faire des prêts à la compagnie nationale.*

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Wait a minute. Clause 9 is a peculiar clause referring back to Clause 3(2), and we have already stood that particular clause. Mr. Chairman, it is back to the railway again. I submit, that if we are going to stand Clause 3, 23 must stand Clause 9, because it refers to the advances from the Consolidated Revenue Fund with reference to the requirement for funds in Clause 3.

If we subsequently decide that we must make significant changes to Clause 3, we will have to go back and unpass Clause 9—and I do not know how we would do that—so we wind up with a mess of a bill. I see nothing wrong with standing the clause because it is only a resulting clause from the effective Clause 3.

Mr. McRae: Mr. Chairman, the reason for passing Clause 4 in relation to Clause 3 is the same reason for passing Clause 9 in relation to Clause 7. I see no reason why we should not go ahead and do this, and then go back. In this bill, there are two vital portions that we have to deal with and the rest of it should follow.

The Chairman: Mr. McRae, let the Minister comment on Mr. Blenkarn's point.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, if the Committee wants to retain control over that $21 million, it has sufficient control over that now by standing Clause 3. The others are accessory.

The Chairman: That is right.

Mr. McRae: Question on Clause 9.

The Chairman: Shall Clause 9 carry?

Clause 9 agreed to.

On Clause 10—*Power to aid other companies*

The Chairman: Shall Clause 10 carry?

Mr. Mazankowski: No.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Clause 10 is very closely related to Clause 3. In just looking at it, it is a sort of omnibus clause. I think it would be wise to have that clause to deal with Clause 3.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: We are in the same position here, only worse. As Mr. Mazankowski says, this is an omnibus clause. It allows the proceeds of the issue of securities to be applied almost the way the railway wants, despite the provisions of Clause 3 and so we may well have to make amendments to Clause 10 if our investigations or our examination of the Minister with respect to Clause 3 indicates that could take place and this is an omnibus clause really saying, well, it does not matter what was said, you can use your money almost any way you want to.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, no it does not, Mr. Chairman, if I could comment.

The Chairman: Mr. Minister.

• 1110

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Really, this again is accessory or ancillary to section 3. It reads:

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Un instant. L'article 9 fait référence à l'article 3(2), que nous avons réservé. Monsieur le président, nous en revenons ici encore aux chemins de fer. Si nous réservons l'article 3, je pense que nous devons alors réserver l'article 9 puisqu'il s'agit des avances du Fonds de revenu consolidé, par rapport aux fonds requis dans l'article 3.

Si nous décidons ultérieurement que des modifications importantes doivent être apportées à l'article 3, nous devrons alors revenir à l'article 9, si cela est possible, ce que je ne sais pas, et nous aboutirons à un projet de loi incompréhensible. Pour ma part, je suis tout à fait d'accord pour que l'on réserve l'article 9.

M. McRae: Monsieur le président, la raison pour laquelle nous avons adopté l'article 4, qui concerne également l'article 3, est la même que pour l'adoption de l'article 9 par rapport à l'article 7. Je ne vois donc pas pourquoi nous ne pourrions pas avancer et revenir plus tard sur les articles en suspens. Ce projet de loi comporte deux sections vitales, que nous devons régler avant les autres.

Le président: Monsieur McRae, veuillez laisser le ministre nous faire part de ses commentaires.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, si le Comité désire garder le contrôle de ces 21 millions de dollars, il peut le faire en réservant l'article 3. Les autres articles sont accessoires.

Le président: C'est juste.

M. McRae: Passons au vote.

Le président: L'article 9 est-il adopté?

(L'article 9 est adopté.)

Sur l'article 10—*Pouvoir d'aider d'autres compagnies.*

Le président: L'article 10 est-il adopté?

M. Mazankowski: Non.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: L'article 10 se rattache très étroitement à l'article 3. En fait, il s'agit d'un article d'ensemble. Je pense qu'il serait sage de réserver cet article avec l'article 3.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: C'est encore une fois la même situation, mais aggravée. Comme l'a dit M. Mazankowski, c'est un article d'ensemble. Il permet au CN d'utiliser le produit d'une émission de titres de n'importe quelle manière, malgré les dispositions de l'article 3; il se peut alors que nous ayons à modifier l'article 10, si notre analyse de l'article 3 montre que c'est là une possibilité réelle. En fait, cet article revient à dire que tout ce qui a été dit auparavant n'a aucune importance et que le CN peut utiliser son argent comme il l'entend.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, absolument pas, monsieur le président.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): En fait, l'article 10 est encore accessoire à l'article 3. Il affirme:

[*Text*]

> The National Company may aid and assist, in any manner not inconsistent with Section 3, any others of the companies, and railways . . .

That are subsidiaries. In other words, in the spending of that $21 million. You still have control over that. All this section says is, it may be that in building those branch lines, the CNR may have to lend money to some of its subsidiary railway companies which operate those branch lines. You have control over the branch line; the railway may not spend the money directly on its own line, it may be one of its subsidiaries, but it does not go beyond section 3.

The Chairman: If you change section 3, section 10 would automatically change accordingly, because it says

> . . . may aid and assist in a manner not inconsistent with section . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Right.

Clause 10 agreed to.

Shall Clause 11 carry?

Mr. Blenkarn: Wait a minute.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, okay, fine.

Mr. Mazankowski: I would like the Minister to comment on that.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sure. This section is unchanged from the section in the previous act. What it does, is allow the Minister of Finance to make advances on a temporary basis from time to time to the national railway system for an amount that may be due during 1973 or during the first half of 1974, those amounts are later repaid by the railway if they are in a net or surplus position or if they are in a deficit position and the revenues prove insufficient to pay these amounts, then they have to be approved by a subsequent deficit appropriation by Parliament that will be produced in the Estimates and voted on by an appropriation bill.

Clause 11 agreed to.

Mr. Blenkarn: Is that basically your same comment with respect to Clause 12, Mr. Minister?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sir, with respect to Air Canada, the same comment.

The Chairman: Shall clause 12 carry?

Mr. Blenkarn: Wait a minute, this is a railway bill, we do not have to railroad everything.

The Chairman: Oh, no, you cannot accuse me of doing that.

Mr. Mazankowski: With respect to Clause 12, . .

Mr. McCain: I compare you with the Speaker of the House, who tried to do the same as you are trying to do.

Mr. Mazankowski: With respect to Clause 12, Mr. Chairman, as was pointed out by Mr. Blenkarn previously, there are a number of items of information that Air Canada agreed to table with the Committee last night, one of which would be an interim operating financial statement, a profit and loss statement for the nine-month period of this year; among other things, the utilization record of aircraft, their latest up-to-date inventory on aircraft. I think all these items would have a significant bearing on the import of this particular section of the bill.

[*Interpretation*]

> La Compagnie du National peut aider et assister de quelque manière non incompatible avec l'article 3, pour autres chemins de fer et compagnies . . .

Il s'agit ici de filiales. Donc, vous gardez toujours le contrôle. L'article ne dit, d'après moi que, par exemple, pour la construction d'embranchements, le CN peut devoir prêter de l'argent à certaines de ses filiales, qui les utiliseront. Vous avez le contrôle de ces embranchements; la compagnie de chemins de fer ne peut utiliser ses fonds directement pour ses propres lignes, mais uniquement pour celles de l'une de ces filiales; ceci ne dépasse donc pas les dispositions de l'article 3.

Le président: Si l'on modifie l'article 3, l'article 10 changera automatiquement, puisqu'il prévoit:

> . . . peut aider et assister, de quelque manière non incompatible avec l'article 3 . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est juste.

(L'article 10 est adopté.)

L'article 11 est-il adopté?

M. Blenkarn: Un instant.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est très bien.

M. Mazankowski: J'aimerais connaître l'avis du ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Certainement. Cet article ne comporte aucune modification par rapport à la loi antérieure. Il ne fait qu'autoriser le ministre des Finances à faire certaines avances temporaires, de temps à autre, à la Compagnie du National, pour des sommes pouvant être exigées en 1973 ou pendant les six premiers mois de 1974; ces sommes devront être remboursées par la Société si elle réalise des bénéfices; si elle se trouve en déficit et que ses recettes sont insuffisantes pour effectuer ses remboursements, elles devront être alors couvertes par une allocation particulière du Parlement, qui sera incluse dans le budget et qui fera l'objet d'un vote approprié.

(L'article 11 est adopté.)

M. Blenkarn: Avez-vous des remarques à faire au sujet de l'article 12, monsieur le ministre?

M. Turner (Ottawa-Carleton): En effet, c'est la même chose pour Air Canada.

Le président: L'article 12 est-il adopté?

M. Blenkarn: Un instant. Je sais qu'il s'agit d'un projet de loi sur les chemins de fer, mais nous n'avons pas à tout précipiter.

Le président: Vous ne pouvez pas m'en accuser.

M. Mazankowski: En ce qui concerne l'article 12, . . .

M. McCain: Je puis comparer votre situation à celle de l'Orateur de la Chambre.

M. Mazankowski: Comme l'a signalé M. Blenkarn précédemment, je voudrais faire remarquer, au sujet de l'article 12, qu'un certain nombre de documents doivent nous être fournis par Air Canada, l'un d'entre eux représentant un état financier intérimaire; il s'agira d'un état des profits et pertes pour les neuf premiers mois de cette année, ainsi que, entre autre chose, les résultats d'utilisation des avions et l'inventaire le plus récent de ces derniers. Il me semble que tous ces renseignements ont un effet important quant à la portée de cet article précis du projet de loi.

[*Texte*]

Mr. McRae: Once again, Mr. Chairman, it seems to me that the reason we left Clause 7 was to cover this. I see no point holding up this particular clause.

The Chairman: Is it your wish that Clause 12, be stood, Mr. Mazankowski?

Mr. Mazankowski: Yes, that is right. That is the same token. If Clause 7 is passed, then we would deal with Clause 12. It may pass automatically, without argument.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Mr. Chairman, if I might, with the courtesy of the Committee, be helpful, Clause 12 is an operating expenses clause, jus as Clause 11 is. The Committee was properly concerned about the capital budget of Air Canada, this does not refer to it, this is just to cover operating deficits.

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, why cannot the airline get its operating budget in the same manner as any other corporation or bank? Does it have to come to you every time it is short of cash?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It is a Crown corporation, but there is no reason why it cannot finance a lot of it.

Mr. Blenkarn: Then why is this clause necessary?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): As a matter of fact, it does it and I encourage it to do it. As a matter of fact, it conceivably could borrow the money and I could give them interim financing under this clause, but I would encourage them to go to the market.

The Chairman: Mr. Peters.

• 1115

Mr. Peters: I was just wondering if the recommendation this Committee made previously in relation to Wardair is affected by Clause 12. We passed a motion recommending that Air Canada should not enter into an agreement with Wardair. Would that be covered by Clause 12?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, sir, that is not an operating or income charge. That would be a capital charge and it would not be authorized by this clause. As a matter of fact on the past record of Air Canada, certainly within recent years, this clause will not be called into play for any further deficit authorization because they have been making a profit.

The Chairman: Mr. Mazankowski is there some agreement to pass Clause 12?

Mr. Mazankowski: I thought we had reached agreement, Mr. Chairman, that this clause be stood.

Mr. McRae: We have not answered the question, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you moving a motion?

Mr. Mazankowski: I only heard the approvals from that side of the Committee. Mr. Guay and others over there agreed and I just assumed that we had agreed to stand that clause. Mr. Chairman, it seems we can backtrack in some case but not in other cases.

[*Interprétation*]

M. McRae: Une fois encore, monsieur le président, je répèterai que nous avons réservé l'article 7 pour cette raison. Je ne vois pas pourquoi nous ayons à réservercet article.

Le président Souhaitez-vous que l'article 12 soit réserv", monsieur Mazankowski?

M. Mazankowski: Oui. C'est toujours la même chose. Si l'article 7 est adopté, nous devrons revenir à l'article 12. Il se peut cependant qu'il soit adopté automatiquement, sans contestation.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Monsieur le président, si vous me le permettez, je puis peut-être vous aider; l'article 12 concerne des dépenses de fonctionnement, tout comme l'article 11. Le Comité s'est justement préoccupé du budget d'Air Canada, mais cet article ne concerne pas le même problème, puisqu'il ne vise qu'à couvrir des déficits de gestion.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, pourquoi la société de transport aérien ne pourrait avoir un budget de fonctionnement semblable à ceux de toutes les autres entreprises ou banques? Pourquoi doit-elle revenir vous voir à chaque fois qu'elle manque d'argent?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il s'agit d'une société d'État, mais il n'y a évidemment aucune raison pour laquelle elle ne pourrait en assurer une grande partie du financement.

M. Blenkarn: Pourquoi cet article est-il nécessaire alors?

M. Turner (Ottawa-Carleton): En fait, cet article l'encourage à le faire. Il est concevable que la Société Air Canada emprunte les fonds nécessaires et que je lui accorde un financement temporaire, en vertu de cet article, mais je l'encouragerai plutôt à s'adresser au marché financier.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Je me demandais si la recommandation du Comité au sujet de Wardair serait affectée par l'article 12. Nous avons adopté une motion recommandant qu'Air Canada ne passe pas d'accord avec Wardair. Ceci peut-il être touché par l'article 12?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, puisqu'il ne s'agit pas de frais de fonctionnement. Il s'agirait d'une dépense d'établissement, qui ne pourrait être autorisée par cet article. En fait, étant donné les résultats d'Air Canada ces dernières années, il est peu probable que cet article soit utilisé pour couvrir des déficits, puisque Air Canada réalise des bénéfices.

Le président: Monsieur Mazankowski, êtes-vous d'accord pour adopter l'article 12?

M. Mazankowski: Je pensais que nous étions d'accord pour qu'il soit réservé, monsieur le président.

M. McRae: Nous n'avons pas répondu à la question, monsieur le président.

Le président: Présentez-vous une motion?

M. Mazankowski: Je n'ai entendu d'approbation que de ce côté de la salle. M. Guay et d'autres sont d'accord et je supposais que nous avions décidé de réserver l'article. Monsieur le président, il me semble que nous pouvons revenir en arrière dans certains cas, mais pas à chaque fois.

[*Text*]

The Chairman: The Chairman is in the hands of the Committee. If you will move a motion that Clause 12 be stood we will then vote.

Mr. Blenkarn: I so move.

Mr. MacKay: Could I ask the Minister a question?

The Chairman: Mr. MacKay, on Clause 12.

Mr. MacKay: Just very briefly, it is a question of policy, I guess.

Mr. Minister, you dealt with this before on at least one occasion. It has to do with the financing of Air Canada and the Canadian National Railways. I gather that you are quite interested in really making some alternate arrangements so that Air Canada will not be tied to the Canadian National Railways as it is now. You dealt with it to some extent when Mr. Mazankowski and I asked you questions about this when you appeared here before. But do you intend to take some initiative and . . .

The Chairman: Order, gentlemen. The Minister can hardly hear.

Mr. MacKay: . . . and talk with the Minister of Transport so that, hopefully, in the near future you are going to have a different financial structure for Air Canada? Is this under active consideration?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sir. I would like to see Air Canada with a separate capital budget and I would be very agreeable to any reasonable proposition put to me by my colleagues.

Mr. MacKay: By the same token, while Mr. Pratte agreed that this would be a desirable thing, Mr. MacMillan when he was here indicated that he thought the two companies were, I think as he put it, stronger under the present setup than they would be apart. Is there a real policy dispute so far as you are able to tell us between some of your colleagues and some of the board of directors having responsibilities for both Crown corporations, Air Canada and Canadian National Railways? Just what is the present thinking so far as you are able to tell us on this important question?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I am not close enough to this particular issue at this stage as to what each board would be thinking, that is, the boards of Air Canada and Canadian National Railways. It has not come before Cabinet in any concrete way so I could not tell you what the policy dispute is. All I am saying to you is that if there were a reasonable proposition to split the capital structures, I think it would be a good idea.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Did I hear you correctly, Mr. Blenkarn: that you moved that Clause 12 be stood?

Mr. Blenkarn: Yes, I move that Clause 12 be stood, Mr. Chairman.

The Chairman: All those in favour of standing Clause 12? All those opposed to standing Clause 12?

Motion negatived: Yeas 5; nays, 6.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I wonder if there is any purpose to any further sitting this afternoon. To what degree are we constricting that purpose by passing these clauses? Now, if the Chair is prepared on the basis of clauses which are presently stood to give us the whole wide range of the proposed sections that have now been passed, are we constricting our vote this afternoon or are we not?

[*Interpretation*]

Le président: Le président est à votre disposition. Si vous proposez que l'article 12 soit réservé, nous passerons au vote.

M. Blenkarn: C'est ce que je propose.

M. MacKay: Puis-je poser une question au ministre?

Le président: M. MacKay, au sujet de l'article 12.

M. MacKay: Très brièvement, je voudrais poser une question de politique générale.

Monsieur le ministre, vous avez déjà traité de cela au moins une fois précédement. Il s'agit du financement d'Air Canada et du CN. Je suppose que vous tenez certainement à prendre les mesures nécessaires pour qu'Air Canada ne se retrouve pas dans la situation du CN aujourd'hui. Vous en avez parlé assez longuement lorsque M. Mazankowski vous a interrogé à ce sujet. Cependant, avez-vous l'intention de prendre l'initiative et . . .

Le président: Messieurs, à l'ordre. Le ministre ne peut entendre la question.

M. MacKay: . . . de discuter avec le ministre des Transports afin de prévoir, pour l'avenir, une structure financière différente pour Air Canada? Cette question est-elle à l'ordre du jour?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui. J'aimerais qu'Air Canada dispose d'un budget séparé et j'examinerai avec plaisir toute proposition raisonnable qui me sera faite par mes collègues.

M. MacKay: De même, alors que M. Pratte a convenu que ce serait là une mesure souhaitable. M. MacMillan nous a dit qu'à son avis les deux entreprises étaient plus solides dans le régime actuel qu'elles ne pourraient l'être si elles étaient séparées. Y a-t-il donc ici une contradiction entre certains de vos collègues et les membres du conseil d'administration responsables de sociétés d'État? A votre avis, où en est la discussion de cette question très importante?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je n'ai pas suffisamment de détails au sujet de l'opinion de chacun des conseils d'administration à ce sujet. Cette question n'a pas encore été posée au Cabinet et je ne puis donc vous dire quel est le problème précis. Tout ce que je puis vous dire c'est qu'à mon avis l'idée de séparer cette structure financière en deux n'est pas nouvelle.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Le président: Si je vous ai bien compris, monsieur Blenkarn, vous proposez que l'article 12 soit réservé?

M. Blenkarn: En effet, monsieur le président.

Le président: Qui accepte que l'on réserve l'article 12? Qui s'y oppose?

La motion est rejetée par 6 voix contre 5.

M. MacKay: Monsieur le président, je me demande s'il vaut la peine que nous nous réunissions cet après-midi. A quoi cela servira-t-il, si nous adoptons tous les articles? Si le président est disposé à nous indiquer quels sont tous les articles qui ont maintenant été adoptés, peut-il nous dire si nous devrons voter cet après-midi?

[*Texte*]

The Chairman: Not in the mind of this Chairman, you are not. Clause 3 deals extensively with the procurement of equipment and the capitalization of expenditures of the CN, which I think would give you considerable scope. Clause 7 deals with similar capital expenditures of Air Canada and the payment for equipment already purchased, such as engines, a 13 million pound expenditure.

I would think it would be very difficult for the Chair to limit discussion.

Mr. McCain: So capital and operating will both be open.

• 1120

The Chairman: Capital and operating both will be open, as well as the related priorities, as I interpret those clauses.

Clause 12 agreed to.

On Clause 13—*Continuing application of R.S. 1952, c.311, s.6(1) for additional period*

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this clause refers to the purchase of capital stock in the national railway, under the National Railways Capital Revision Act, whereby the Minister has indicated he will be buying $43 million worth of preferred shares in the company. That refers seriously to the question whether the budget set out in Clause 3 is a satisfactory one. It is difficult to look at this but, looking at it quickly, I notice telecommunications, hotels and the tower eat up about $43 million. It strikes me that we may well want to amend Clause 13 to limit the amount of funding in this fashion.

Therefore I think this clause should be allowed to stand pending the examination of the whole thing.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): This clause really extends the earlier statutes which set a limit of the amount of preferred stock that could be purchased by the government, limited at that 3 per cent of its gross revenues. So it is really limited against gross revenues and not against gross expenditures.

I could give the Committee the background.

Mr. Blenkarn: Would you do that, Mr. Minister?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes. Section 3 of the Canadian National Railways Capital Revision Act, 1952, which is referred to in this clause, authorized the Minister of Finance to exchange, effective December 31, 1951 interest-bearing government loans to the company aggregating $736,385,405 for 4 per cent preferred stock of the company having a par value of $1 each. In other words, we converted that into preferred stock.

Section 6 of the Canadian National Railways Capital Revision Act, 1952, to which I have just referred, authorized the Minister of Finance to purchase at par 4 per cent preferred stock of the company for the years 1952 to 1960 inclusive, equal to 3 per cent of the gross revenues of the Canadian National Railways System in those years, 1952 to 1960.

[*Interprétation*]

Le président: La présidence n'y voit pas de problème. L'article 3 traite longuement de la fourniture de l'équipement et de l'immobilisation des dépenses du CN. L'article 7 traite des mêmes immobilisations d'Air Canada et d'achat de matériel tel que les moteurs, et d'une dépense de 13 millions de livres.

A mon avis, le président aura beaucoup de mal à limiter la discussion.

M. McCain: De sorte que nous allons parler des immobilisations et des dépenses d'exploitation.

Le président: Je le comprends ainsi.

(L'article 12 est adopté.)

Sur l'article 13—*Le paragraphe 6 (1) du c.311 des S.R. de 1952 s'applique pendant une nouvelle année.*

M. Blenkarn: Monsieur le président, cet article concerne l'achat de capital-actions dans les sociétés des chemins de fer dans le cadre de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada. C'est en vertu de cette loi que le ministre doit acheter 43 millions de dollars d'actions privilégiées dans la Société. Il convient donc de savoir si le budget établi à l'article 3 est satisfaisant. En le lisant rapidement, je remarque que les télécommunications, les hôtels et la tour représentent environ 43 millions de dollars. Je suis donc étonné de ce que nous voulions modifier l'article 13 pour limiter ainsi le montant du financement.

Je pense donc que cet article devrait être réservé jusqu'à ce que nous puissions examiner cette question.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Cet article élargit la portée des statuts précédents qui fixaient une limite au montant d'actions privilégiées pouvant être achetées par le gouvernement, soit à 3 p. 100 des revenus bruts. De sorte que ce montant est limité par rapport aux revenus bruts et non pas par rapport aux dépenses brutes.

Je pourrais donner aux membres du Comité davantage de renseignements à ce sujet.

M. Blenkarn: Je l'apprécierais beaucoup.

M. Turner (Ottawa-Carleton): L'article 3 de la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada de 1952 et mentionné dans cet article, autorisait le ministre des Finances à échanger, à partir du 31 décembre 1951, les prêts à intérêt accordés par le gouvernement à la Société, d'un montant de $736,385,405, contre 4 p. 100 d'actions privilégiées de la compagnie d'une valeur nominale de $1 chacune. En d'autres termes, nous avons converti ces emprunts en actions privilégiées.

L'article 6 de la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada qui fut votée en 1952, et dont je viens de parler, autorisait le ministre des Finances à acheter, selon leur valeur nominale, 4 p. 100 d'actions privilégiées de la société pour les années 1952 à 1960 inclusivement, équivalant à 3 p. 100 des revenus bruts des chemins de fer nationaux du Canada au cours de cette période.

[*Text*]

The expiry date, which was 1960, has been extended by annual financing and guarantee acts similar to this one. It has been extended year by year up to December 31, 1971. Provision for the purchase of preferred stock through 1972 was made in the 1971 financing and guarantee bill. That bill was not passed.

Clause 13 of this bill makes provision for the purchase of preferred stock to a limit of 3 per cent of the gross revenues realized by the company during the calendar years 1972 and 1973. In other words, it just brings the extension of that original act, Canadian National Railways Capital Revision Act, up to the end of 1973, continues the authorization to purchase preferred stock to a limit of 3 per cent of the gross revenues realized by the company.

Mr. Blenkarn: What do you treat as gross revenues?

• 1125

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Well, it would appear in the financial statement. If you look at the Annual Report for 1972, page 41—some of these figures are netted out—you will see total railway operating revenues at $1.257 million-odd. Some of the income which is shown under "Other Income" would be added in because we are talking about 3 per cent of the gross revenues of the system, not just the railways, so you would add in telecommunications, hotels, trucking companies and other sources.

That "Total Other Income" is a net figure. We are talking about revenues. So, 3 per cent of the total gross operating revenue of the system during the year is the total authorization, year by year, of the purchase of 4 per cent preferred stock.

Mr. McCain: I guess this has been carried on on an annual basis. If there was an increase in income then there was an increase in this purchase. Is that correct?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I am sorry, Mr. McCain.

Mr. McCain: On an annual basis, then, as gross revenues increased, you have been purchasing additional . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes.

Mr. McCain: . . . preferred stock from the Consolidated Revenue Fund.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes. On the total purchase of preferred stock you start with the amount of $736 million-odd that I referred to in 1952 under the capital revision when the preferred stock was exchanged for debt and then over the period from 1952 to 1971 $498 million-odd was purchased, and the total purchase of preferred stock as of December 31, 1971, which is the total authorization so far, until and unless this Committee and Parliament approves Section 13, is $1,235,180,591.

Mr. Blenkarn: You say that 3 per cent comes to $43 million.

[*Interpretation*]

La date d'échéance, fixée à 1960 a été reportée par des lois financières annuelles semblables à celle-ci. L'application de cette loi a été prolongée d'année en année, jusqu'au 31 décembre 1971. C'est la loi de finances de 1971 qui prévoyait l'achat d'actions privilégiées pour 1972. Ce bill n'a pas été adopté.

L'article 13 du présent bill prévoit l'achat d'actions privilégiées jusqu'à concurrence de 3 p. 100 des revenus bruts réalisés par la société au cours des années financières 1972 et 1973. En d'autres termes, il s'agit de la prolongation de la loi initiale, soit la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à la fin de 1973; le présent bill prévoit également la prolongation de l'autorisation d'acheter des actions privilégiées à concurrence de 3 p. 100 des revenus bruts réalisés par la compagnie.

M. Blenkarn: Qu'entendez-vous par revenus bruts?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Cela figure dans le rapport financier. Si vous examinez le rapport annuel de 1972, à la page 41, vous pouvez voir que les revenus d'exploitation des chemins de fer s'élevaient à $1,257,000 à peu près. Les autres revenus figurant sous la rubrique «Autres revenus», devront être ajoutés car il s'agit de 3 p. 100 de revenus bruts du réseau, et non pas simplement des chemins de fer. Il faut donc ajouter les télécommunications, les hôtels, les sociétés de transport par camions et les autres sources de revenus.

Le chiffre indiqué sous la rubrique «Total des autres revenus», est un chiffre net. Nous parlons de revenus. De sorte que 3 p. 100 du total des revenus bruts d'exploitation du réseau, pendant l'année, représentent le total des autorisations effectuées, chaque année, pour l'achat de 4 p. 100 d'actions privilégiées.

M. McCain: Cela a donc été effectué chaque année. S'il se produisait une augmentation des revenus, celles-ci se répercuterait dans le prix d'achat. Est-ce exact?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Excusez-moi, monsieur McCain.

M. McCain: Si vous effectuez ces calculs chaque année et si les revenus bruts augmentent, alors vous allez acheter . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui.

M. McCain: . . . davantage d'actions privilégiées sur le fonds du revenu consolidé.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Oui. Sur le montant total d'actions privilégiées achetées, vous partez avec une somme de quelque 736 millions de dollars dont j'ai parlée pour 1962, dans le cadre de la loi sur la revision du capital et lorsque les actions privilégiées ont été échangées contre la dette. Ensuite, de 1952 à 1971, le montant de l'achat a été d'environ 498 millions de dollars, et à partir du 31 décembre 1971, les actions privilégiées achetées représentaient $1,235,180,591. Ce chiffre représente la somme totale des autorisations qui ont été faites jusqu'à présent, tout au moins jusqu'à ce que le comité et le Parlement approuvent l'article 13.

M. Blenkarn: De sorte que ces 3 p. 100 représentent 43 millions de dollars.

[*Texte*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): For 1972 3 per cent comes to $42 million.

Mr. Blenkarn: You also want authorization to do that for the fiscal year ending 1973, which has not happened yet.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): That is right, sir.

Mr. Blenkarn: So you are not only going to have authorization to give them $43 million as a result of 1972, but you also want authorization for whatever it comes to in 1973.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): That is right, sir, but that has nothing to do with expenditures, it has to do with gross revenues. That is why I am saying it is not necessarily related to Section 3 in your proper attempt to keep supervision over this bill.

Mr. Blenkarn: You do not have any supervision over the railway. The problem is that you keep on giving them money and you have no supervision over expenses and the way they handle the money if you continue to give them 3 per cent of whatever their revenue is. It is awfully easy to run a business and have a high revenue and a tremendous loss every year, and I think what we are concerned about is whether we are getting, (a), the service and, (b), the profitability from the investment we should average.

An hon. Member: The $21 million.

Mr. Blenkarn: This is an open-ended gifting program.

Mr. MacKay: May I ask a question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Minister, this type of preferred stock is really unique for the purposes of CN, is it not? You do not pay any dividends on this stock.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, we have paid dividends.

Mr. MacKay: Oh, you have paid dividends, I am sorry. It was away back when.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, the last dividend was in 1956.

Mr. MacKay: Are they cumulative?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Noncumulative.

Mr. MacKay: Noncumulative. That is what I thought. So, the past history has been pretty well that . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): The dividends on the stocks are noncumulative. They are payable from the surplus earnings of the company after a number of charges are taken off. For instance, after payment of interest on securities held by the public.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): After interest on the indebtedness of the company to the government and after taxes payable under the Income Tax Act.

[*Interprétation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): Pour 1972, 3 p. 100 représentaient 42 millions de dollars.

M. Blenkarn: Vous voulez donc recevoir l'autorisation d'en faire autant pour l'année financière se terminant en 1973, ce qui n'a pas encore été approuvé.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact.

M. Blenkarn: Vous allez donc recevoir l'autorisation de leur donner 43 millions de dollars pour 1972, mais en plus, vous voulez également avoir l'autorisation d'en faire autant pour 1973.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact. Toutefois, cela n'a rien à voir avec les dépenses puisqu'il est question de revenus bruts. C'est pourquoi j'affirme que cet article n'est pas obligatoirement apparenté à l'article 3.

M. Blenkarn: Vous n'exercez aucun contrôle sur les sociétés de chemins de fer. Le problème est que vous continuez de leur donner de l'argent et que vous ne contrôlez absolument pas la manière dont elles dépensent cet argent, puisque vous continuez de leur donner 3 p. 100 de leurs revenus quels qu'ils soient. Ce serait trop facile de gérer un entreprise, de réaliser des revenus qui seraient très importants et d'enregistrer un déficit considérable chaque année; le problème, en fait est de savoir si nous obtenons un service et une rentabilité raisonnable pour l'investissement que nous faisons.

Une voix: Votez un million de dollars.

M. Blenkarn: C'est un programme de subventions permanent.

M. MacKay: Puis-je poser une question, monsieur le président.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Ce type d'actions privilégiées est tout à fait unique en ce qui concerne le CN, n'est-ce pas? Vous ne payez pas de dividendes sur ces actions.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Si, nous en payons.

M. MacKay: Oh, je suis désolé.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Le dernier dividende a été payé en 1956.

M. MacKay: Ces dividendes sont-ils cumulatifs?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non.

M. MacKay: Bien. C'est ce que je pensais.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Les dividendes de ces actions ne sont pas cumulatifs. Ils sont payables à partir de l'excédent de revenus de la société, déduction faite de certains frais. Par exemple, après le paiement de l'intérêt sur les obligations détenues par des particuliers.

M. MacKay: Bien.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Après déduction également, de l'intérérêt sur la dette de la société envers le gouvernement et après déduction des impôts payables en vertu de la loi de l'impôt sur le revenu.

[*Text*]

Mr. MacKay: But except in rare circumstances, as in 1956, it is really just a way for the railway to receive almost an indirect form of subsidy. Is that not so?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): It is a continuing investment in the railway by the people of Canada by virtue of the fact that the railway's profitable position has been restrained by Parliament . . .

Mr. MacKay: Sure.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): . . . in the public interest because the railway has been used as an instrument of national policy.

Mr. MacKay: Yes.

• 1130

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, the Canadian National Railways Capital Revision Act is an act that was passed in order to relieve the railway of enormous debts that had been built up from the original inception of the railway. At that point you reduced the railway's debt to $800 million. By this method you wiped out an enormous amount of funded debt of the railway.

What you are doing is continuing to wipe out the funded debt, but strangely enough the funded debt seems to continue to get larger.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, no, Mr. Chairman, in 1952 half the debt, 50 per cent of the debt of the CNR was converted into 4 per cent preferred. This was done to relieve the railway at that time of the interest charges that were having to be paid on that debt, and converted it into 4 per cent noncumulative preferred.

If you take a look at the total indebtedness, I gather that is in 1952 after the conversion, it was $833 million, in other words, $736 million was converted into preferred, which left $833 million.

That changed over the years. It increased until 1960 to about $1,828 million. Since 1960 it has only gone up to $1,894 million. In other words, in 12 years as of 1972, it has gone up about $70 million.

Mr. Blenkarn: What you have done though is this. The Government of Canada loans were originally wiped out virtually but now we have Government of Canada loans well over $1 million; we have the outstanding bonds on the market of $800 million, and the interest of the Government of Canada on these 4 per cent preferred shares has gone up. We keep investing more and more and the railway continues to produce statements that indicate if you have to pay interest on your money, you lose money.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, no, Mr. Chairman. Could I explain that to Mr. Blenkarn? Since 1960 the total CNR debt has gone up by only $70 million. Mr. Blenkarn is right when he says the debt has gone up on the government side, that is to say, the debt in the hands of the government in 1960 was $148 million, that has gone up to $1,082 million.

On the other hand, the debt in the hands of the public as of December 31, 1960 was $1,680 million, that has gone down to $811 million. In other words, the government-owned debt against the CNR has primarily been used to retire the debt of the CNR in the hands of the public, but the total debt has changed only in 12 years by $70 million.

[*Interpretation*]

M. MacKay: Et à l'exception de circonstances exceptionnelles, en 1956, ce n'est qu'une façon pour les sociétés de chemins de fer, de recevoir une forme indirecte de subventions. Ai-je raison?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il s'agit d'un investissements permanent fait dans les sociétés de chemins de fer par les Canadiens, étant donné que la rentabilité de ces sociétés de chemins de fer a été limitée par le Parlement . . .

M. MacKay: Bien sûr.

M. Turner (Ottawa-Carleton): . . . dans l'intérêt du public, car les chemins de fer ont été utilisés comme instrument de politique nationale.

M. MacKay: Oui.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, la loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada a été adoptée afin de soulager les sociétés de dettes considérables qu'elles avaient accumulées depuis la création des chemins de fer. Vous avez donc réduit la dette de ces sociétés à 800 millions de dollars. Vous avez donc ainsi éliminé une partie importante de cette dette.

Vous essayez donc de réduire progressivement la dette consolidée, mais chose curieuse, elle semble s'accroître toujours davantage.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Pas du tout, monsieur le présient; en 1952, 50 p. 100 de cette dette ont été convertis en 4 p. 100 d'actions privilégiées. Cette mesure visait, alors, à soulager les sociétés de chemin de fer des intérêts payables sur cette dette, et à convertir ces intérêts en 4 p. 100 d'actions privilégiées non cumulatives.

Examinons le montant de cette dette; en 1952, après la conversion, elle s'élevait à 833 millions de dollars; en d'autres termes, 736 millions de dollars ont été convertis en actions privilégiées et ils restait donc 833 millions de dollars.

La situation a changé au cours des années. Cette dette a augmenté jusqu'en 1960 pour atteindre 1,828 millions de dollars. En 1972, elle était de 1,894 millions de dollars. En d'autres termes, en 12 ans, elle ne s'est accrue que de 70 millions de dollars.

M. Blenkarn: En fait, les prêts du gouvernement du Canada ont été éliminés en apparence, mais maintenant, les prêts de ce gouvernement dépassent le million de dollars; il y a également les obligations en circulation sur le marché, qui représentent 800 millions de dollars, et l'intérêt du gouvernement du Canada s'est accru sur ces 4 p. 100 d'actions privilégiées. Nous investissons de plus en plus, et les sociétés de chemin de fer continuent de nous présenter des rapports selon lesquels vous y perdez en payant de l'intérêt sur votre argent.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Pas du tout, monsieur le président; puis-je donner des explications à M. Blenkarn? Depuis 1960, la dette totale du CN ne s'est accrue que de 70 millions de dollars. M. Blenkarn a raison de dire que la dette gouvernementale a augmenté, à savoir qu'en 1960 elle était de 148 millions de dollars et qu'elle s'est élevée pour atteindre le chiffre actuel de 1,082 millions de dollars.

D'autre part, la dette publique, à la date du 31 décembre 1960, était de 1,680 millions de dollars; ce chiffre s'est abaissé à 811 millions de dollars. En d'autres termes, la dette du gouvernement vis-à-vis du CN a essentiellement servi à amortir la dette du CN vis-à-vis du public, mais la dette totale, en 12 ans, n'a augmenté que de 70 millions de dollars.

[*Texte*]

That is excluding Air Canada.

Mr. McRae: Question on Clause 13.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Wait a minute now, I will bring that in. It looks even better from Mr. Blenkarn's point of view if you bring in Air Canada because the net debt of the CNR in 1960, which is taking the total CNR debt of $1,828 million, less the debt arising from investment in Air Canada, which was in 1960 $195 million, the net CNR debt was $1,633 million in 1960. It is now down to $1,530 million in 1972. In other words, if you subtract from that debt, the investment in Air Canada, you have improved your debt position by $100 million in 12 years.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Using the same argument that the Minister of Finance has advanced in respect of the capital revision act as it relates to CNR, are we not heading for the same type of situation in Air Canada? We now have an outstanding debt of something in the order of $640 million in Air Canada where they are experiencing a tremendous amount of capital expenditure over the next two or three years, and we are looking at an outstanding debt of something in the order of $1 billion, perhaps in the next two, three, four, five years.

Would it be fair to conclude that at that point in time, we may have to come up with a capital revision act similar to the CNR one to buy Air Canada out of hock? We have heard this argument put forth by the Chairman of Air Canada, time and time again, that it was the interest payments that were killing the profit picture of Air Canada, notwithstanding the fact that the interest of discharging their debt was something in the order of 5 per cent.

• 1130

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Speaking hypothetically, following the questioning of Mr. MacKay, if there were a separation of corporate structures of Air Canada and the CNR then one would want to look at the new capital structure of Air Canada and one would probably want to balance the debt and equity structure to set up a fair revenue picture, in other words, to have a proper balance between the debt obligations that Air Canada would have to pay against its revenue potential. We might very well have to consider some sort of capital revision at that time.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I presume in their operating statement there is an item for the 4 per cent interest on the preferred stock which the government holds or not?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, sir. It is a non-cumulative dividend so that there is no item against it. It is either paid or not paid and if it is not paid it does not accumulate.

Mr. McCain: In other words, in any given year in which that 4 per cent is not collected by the government for the railroad, that is buckshee for them, they have that free.

[*Interprétation*]

Cela ne comprend pas Air Canada.

M. McRae: Le vote sur l'article 13.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Un moment s'il vous plaît. D'après les observations de M. Blenkarn, la situation est encore meilleure si vous tenez compte d'Air Canada; en effet, la dette nette du CN en 1960, qui représentait au total 1,828 millions, moins la dette contractée pour des investissements à Air Canada, laquelle était en 1960 de 195 millions de dollars, s'élève donc à 1,633 millions de dollars en 1960. En 1972, elle s'était abaissée à 1,530 millions de dollars. En d'autres termes, si vous soustrayez, de cette dette, les investissements effectués à Air Canada, vous avez diminué votre dette de 100 millions de dollars, en 12 ans.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si l'on poursuit le même argument que le ministre des Finances, en ce qui concerne la loi sur la revision du capital pour le CN, n'allons-nous pas nous retrouver dans la même situation à Air Canada? La dette actuelle est de 640 millions de dollars, à Air Canada, alors que cette société va faire des dépenses d'établissement considérables au cours des deux ou trois prochaines années; il nous faudra donc envisager une dette courante d'environ un milliard de dollars, pour les deux, trois, quatre ou cinq prochaines années.

Est-il donc raisonnable de conclure qu'à l'heure actuelle, nous pouvons envisager une autre loi sur la revision du capital, semblable à celle du CN, afin de sortir Air Canada de cette situation? Cet argument a déjà été avancé par le président d'Air Canada, à maintes reprises; selon lui, c'est le paiement des intérêts qui endette le plus le budget d'Air Canada, sans compter que cet intérêt était de quelque 5 p. 100.

M. Turner (Ottawa-Carleton): A titre d'hypothèse pour reprendre les questions de M. MacKay, si l'on séparait les structures d'Air Canada et du CN, on aimerait examiner les nouvelles structures financières d'Air Canada et l'on voudrait certainement équilibrer les dépenses et les avoirs pour obtenir un cadre équitable, en d'autres termes, pour équilibrer les dettes qu'Air Canada devrait rembourser à partir de ses revenus. Il faudrait alors certainement réviser la structure financière.

M. McCain: Monsieur le président, je suppose que dans l'état de l'exploitation, il y a un poste concernant l'intérêt de 4 p. 100 sur les actions préférentielles que détient le gouvernement?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, monsieur. Il s'agit d'un dividende non cumulatif et c'est pourquoi aucun article ne s'y oppose. On le paie ou on ne le paie pas, et si on le paie pas, il ne s'accumule pas.

M. McCain: En d'autres termes, chaque fois que le gouvernement ne perçoit pas les 4 p. 100 annuels pour la compagnie de chemin de fer, elle dispose ainsi du fonds libre.

[*Text*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): That is the nature of a noncumulative preferred stock, sir.

Mr. McCain: In this year's statement is that interest charged into it?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): No, sir, because it is not an interest charge.

Mr. McCain: Is a preferred dividend paid then?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): If the CNR does not make a profit then there would be no surplus out of which the dividend could be paid.

Mr. McCain: So they have a billion dollars plus that is interest free.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): They have $1,235 million of equity capital from the Government of Canada, the people of Canada, upon which there is a 4 per cent noncumulative dividend due only when there is a surplus.

Mr. McCain: Waived on an annual basis which is a matter of course.

The Chairman: Not necessarily, Mr. McCain.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is a very interesting discussion. Mr. Minister, why do we have to have the provision for this advance continue into 1973? One of the concerns of our committee is that we have never had an audited statement. We finally have a statement and we are passing a provision for the advance of funds in the purchase of capital stock in 1973 based on a 1973 statement which is not even in existence yet. We have no indication of the maximum amount of contribution or indeed whether there should be a contribution.

In view of some of the activities of the company, many of us have been concerned that the company has been going into hotels and towers and not buying its grain cars and, I also note, having some fun with turbo trains . . .

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. It seems to me turbo trains are a very integral part of the development of a modern railroad and I just regret that remark.

The Chairman: Gentlemen, there seems to have a lengthy discussion on Clause 13. If the committee feels it would rather be stood, I think we should move along. I think the Minister has explained it at length.

Clause 13 agreed to.

On Clause 14—*Audit*

The Chairman: Mr. Peters.

• 1140

Mr. Peters: Mr. Chairman, I would like to move an amendment to Clause 14(2)(c). I am impressed with the Minister's statement on a previous occasion that auditors should be appointed for a definite period of time and I suggest five years. I move for the years 1974 to 1978, taking into consideration that they are half into 1973, the firm of Coppers & Lybrand, of the cities of Toronto and Montreal. This is really putting into effect a five-year period for the firm rather than doing it on annual basis. Mr. Chairman, before the officials get carried away, I am aware that, under the Railway Act, auditors must be appointed where it says that they must be appointed. But I suggest that, in this bill, they be appointed for five years, rather than making it necessary to do it every year. In my opinion, that has had an unfortunate effect in the last two years.

[*Interpretation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est là la nature d'une action préférentielle non cumulative, monsieur.

M. McCain: Dans l'état financier de cette année est-ce qu'on tient compte de l'intérêt?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Non, monsieur, car ce n'est pas un intérêt qui est demandé.

M. McCain: Est-ce qu'on paie un dividende préférentiel?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Si le CN ne fait pas de bénéfices, il n'y a donc pas de surplus qui permette de payer le dividende.

M. McCain: Ainsi, il dispose de plus d'un milliard de dollars sans intérêt.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Le gouvernement du Canada, le peuple du Canada, leur verse 1,235 millions de dollars, sur lesquels on doit un dividende non cumulatif de 4 p. 100 lorsqu'il y a un surplus.

M. McCain: Selon le surplus annuel.

Le président: Pas nécessairement, monsieur McCain.

M. Blenkarn: Monsieur le président, il s'agit là d'une discussion fort intéressante. Monsieur le ministre, pourquoi existe-t-il une disposition pour poursuivre cette avance en 1973? Le Comité s'inquiète de n'avoir jamais eu un état financier vérifié. Nous disposons simplement d'un état financier et nous adoptons une disposition visant à avancer des fonds pour acheter du capital-actions en 1973 à partir d'un état financier de 1973 qui n'existe pas encore. On ne nous a pas indiqué quelle serait la contribution maximale si il en existe une.

Étant donné certaines activités de la compagnie, certains d'entre eux s'inquiètent de voir la compagnie s'intéresser aux hôtels et aux tours sans acheter de wagons pour céréales et, je dois remarquer, tout en se mêlant de turbo-trains . . .

M. McRae: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Il me semble que les turbo-trains font partie intégrale du développement d'une compagnie de chemin de fer moderne, et je déplore cette remarque.

Le président: Messieurs, on a discuté fort longuement de l'article 13. Si le Comité estime qu'il faut le réserver, nous devrions passer à autre chose. Le ministre l'a expliqué fort longuement.

(L'article 13 est accepté.)

Sur l'article 14—*Vérification*

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, je voudrais présenter un amendement à l'article 14(2)*c*). J'ai retenu la remarque faite précédemment par le ministre, à savoir qu'il faudrait nommer les vérificateurs pour une période de temps définie et je propose cinq ans. Pour les années 1974 à 1978, en tenant compte qu'ils se trouvent à la moitié de 1973, je propose la maison de Coopers & Lybrand, des villes de Toronto et Montréal. Il s'agit ainsi d'une période effective de cinq ans, pour la maison au lieu de le faire de façon annuelle. Monsieur le président, avant que les fonctionnaires ne s'emportent, je sais bien qu'en vertu de la loi sur les chemins de fer, les vérificateurs doivent être nommés comme la loi le prescrit, mais je propose qu'il soit prévu dans ce projet de loi qu'ils soient nommés pour cinq ans, ce qui éviterait de le faire tous les ans. A mon avis, cela a eu un effet regrettable au cours des deux dernières années.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Blenkarn, before you speak to the motion perhaps I should rule it in order or out of order. There is one problem I am having with it, Mr. Peters; you are deleting the whole of paragraph 2(c) in Clause 14. I want to make clear what the amendment now is: paragraph (c) is deleted, and the following added:

> For the years 1974-78 the firm of Coopers & Lybrand of the Cities of Toronto and Montreal . . .

You are extending the period from one year to five years.

Now, take a look at Subclause (1) of Clause 14 and you will see that the proposed Canadian National Railways Act calls for a "continuous audit" of the railroad's financial statement. Then it goes on to say it, "shall be made for the years 1972, 1973 and 1974 by independent auditors." The question on which I am asking the Committee for some guidance is, would you not have to add there "for the years 1973 and 1974 through to 1978 by independent auditors"?

Mr. Peters: Yes.

The Chairman: If you remove both of those amendments, or change your motion to amend line 16 . . .

Mr. Peters: 1974 through to 1978, inclusive.

The Chairman: All right. Fine.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): May I make a comment? I think you would have to say, "notwithstanding Section 38(1) of the Canadian National Railways Act." That reads:

> The continuous audit of the accounts of National Railways shall be made by independent auditors appointed annually by Parliament . . .

So you would have to say: "nothwithstanding Section 38(1) of the Canadian National Railways Act."

The Chairman: That would be the preamble to your amendment.

Mr. Blenkarn: Can we have somebody from the legal department draft the amendment properly to fit in with the Minister's comment . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I just drafted it!

Mr. Blenkarn: I am very in favour of this. One of the problems we have had is that there has not been an auditor, so we could not have an audited statement; because we could not have an audited statement, we could not have it before the House committee. At least this solves that problem until 1978.

Mr. McRae: On a point of order: since there is agreement on the motion, I would be agreeable to having this stood until this afternoon. Could somebody from the legal department draft this correctly, if it is all right with Mr. Peters?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Blenkarn, avant que vous ne parliez au sujet de cette motion, je devrais peut-être la déclarer acceptable ou inacceptable. Pour ma part, je vois déjà une difficulté, monsieur Peters; vous rayez tout l'alinéa 2*c*) de l'article 14. Je voudrais préciser le libellé de l'amendement: l'alinéa *c*) est rayé, et remplacé par ceci:

> La maison de Coopers & Lybrand des villes de Toronto et de Montréal est nommée pour les années 1974 à 1978 . . .

Vous prolongez donc la période d'un an à cinq ans.

Maintenant, regardez le paragraphe (1) de l'article 14, et vous verrez que le projet de loi sur les chemins de fer Nationaux du Canada demande qu'il y ait une «vérification continue» des comptes des chemins de fer. Puis il est dit que «des vérificateurs indépendants doivent la faire pour les années 1972, 1973 et 1974». Or, je demande l'avis du comité pour savoir s'il ne faudrait pas y ajouter que «des vérificateurs indépendants doivent la faire pour les années 1973 et 1974 et tous les ans jusqu'en 1978».

M. Peters: Oui, en effet.

Le président: Si vous retirez ces deux amendements, ou si vous modifiez votre motion pour qu'elle porte sur la ligne 16 . . .

M. Peters: De 1974 à 1978 inclusivement.

Le président: D'accord. Très bien.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Permettez-vous que je fasse une remarque? J'estime qu'il faudrait dire, «nonobstant l'article 38(1) de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada», qui dit:

> Une vérification continue des comptes des chemins de fer Nationaux doit être opérée par des vérificateurs indépendants, nommés chaque année par le Parlement, . . .

Il faudrait donc dire: «nonobstant l'article 38(1) de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada».

Le président: Cela serait le préambule de votre amendement.

M. Blenkarn: Pourrions-nous faire en sorte que quelqu'un du ministère de la Justice rédige le libellé convenable de l'amendement pour qu'il soit d'accord avec le commentaire du ministre . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je viens d'en faire le libellé!

M. Blenkarn: Je suis très fortement en faveur de ceci. L'une des difficultés que nous avons rencontrées, c'est qu'il n'y avait pas de vérificateur de sorte que nous ne pouvions pas obtenir un état financier vérifié; et parce que nous ne pouvions pas obtenir un état vérifié, nous ne pouvions pas en distribuer un au comité de la Chambre. Ceci aurait au moins l'effet de résoudre cette difficulté-là jusqu'en 1978.

M. McRae: J'invoque le Règlement: puisque nous sommes tous d'accord sur cette motion, je consentirais à ce qu'on la réserve jusqu'à cet après-midi. Peut-être que quelqu'un du ministère de la Justice pourrait la rédiger convenablement, si M. Peters est d'accord?

[*Text*]

Mr. Peters: Gladly.

Mr. McRae: And then have it brought back early this afternoon, at 3.30 o'clock.

The Chairman: Yes.

Go ahead, Mr. Minister.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Could I suggest that it read: "notwithstanding Section 38 (1) of the Canadian National Railways Act, that a continuous audit of the accounts of the National Railways as defined in the Canadian National Railways Act shall be made for the years 1972, 1973 and 1974 through to 1978 inclusive, by independent auditors. "Then you change paragraph (c) the way Mr. Peters has suggested. I think that amendment is in a form that can be passed by the Committee—subject to review of the language by the legal advisers to the Committee.

Mr. Peters: It is agreeable to me.

Mr. McRae: It is agreeable to me, too.

Amendment agreed to.

Clause 14, as amended, agreed to.

On Clause 15—*Issue of substituted securities*

The Chairman: Shall Clause . . .

Mr. Mazankowski: Wait a minute. Can the Minister explain . . .

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): This is another complicated one, I am afraid.

The Chairman: It seemed to be.

• 1145

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, Mr. Chairman, we have to go back to the Canadian National Railway Refunding Act (1955).

That Act provided for two things. First, is the issue by the CNR of securities, which are called substituted securities, the proceeds of which are applied to pay matured, maturing or callable securities, called original securities. In other words, this is a refinancing of the debt.

The Act originally limited such refunding to $200 million and was amended by the 1961 Finance and Guarantee Act to increase the limit to $230 million, by the double Finance and Guarantee Act of 1962-63 to increase the limit to $480 million, and by the 1964 Finance and Guarantee Act to increase the limit to the presently authorized $680 million.

That Refunding Act of 1955 did a second thing. Temporary loans to be made by the Minister of Finance to the CNR were authorized to repay outstanding securities at maturity or when called, and they were to serve in effect as an intermediate step before the issue of substituted securities.

These loans are not subject to a limit but obviously are not to exceed the amount of maturing or callable securities at any time, because they are an intermediate step.

[*Interpretation*]

M. Peters: Volontiers.

M. McRae: Nous pourrions alors la reconsidérer tôt dans l'après-midi à 15 h 30.

Le président: Oui.

Continuez, monsieur le ministre.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Je voudrais proposer le libellé suivant: «nonobstant l'article 38(1) de la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada qu'une vérification continue des comptes des chemins de fer nationaux, telle que définie par la loi sur les chemins de fer nationaux du Canada, doit être opérée par des vérificateurs indépendants, pour les années 1972, 1973 et 1974 à 1978 inclusivement». Il faudrait alors modifier l'alinéa *c*) comme M. Peters l'a proposé. J'estime que l'amendement peut être adopté par le Comité sous cette forme-là à condition que le libellé soit révisé par les conseillers juridiques du Comité.

M. Peters: Moi, je suis d'accord.

M. McRae: Moi aussi.

(L'amendement est adopté.)

L'article 14 modifié est adopté.

Sur l'article 15—*Délivrance d'un certificat de substitution*

Le président: L'article . . .

M. Mazankowski: Une minute. Le ministre peut-il expliquer . . .

M. Turner (Ottawa-Carleton): J'ai bien peur que ce soit encore des complications.

Le président: Cela en a bien l'air.

M. Turner (Ottawa-Carleton): En effet, monsieur le président, nous devons nous reporter à la loi des remboursements pour les chemins de fer nationaux du Canada de 1955.

Cette loi prévoit d'une part l'émission par le Canadien National de valeurs connues sous le nom de titres substituels, valeurs qui sont utilisées pour le remboursement des valeurs venues à échéance ou remboursables. Il s'agit donc du refinancement de la dette.

A l'origine la loi limitait ce remboursement à un maximum de 200 millions de dollars, plafond qui a été porté à 230 millions de dollars par la loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) de 1961, à 480 millions de dollars par la loi de 1962-1963 et enfin 680 millions de dollars par la loi de 1964.

D'autre part la loi sur le financement de 1955 prévoit également que les prêts provisoires accordés par le ministre des Finances au Canadien National peuvent être utilisés pour le remboursement de valeurs venues à échéance ou remboursables en attendant l'émission d'un titre substitué.

Ces prêts ne font pas l'objet d'un plafond, mais il est évident qu'ils ne doivent pas dépasser le montant global des valeurs venues à échéance ou remboursables étant donné qu'il s'agit d'une mesure intermédiaire.

[*Texte*]

It is my understanding that it was the CNR's practice from 1955 to 1960 to use available funds or to obtain temporary loans until it was convenient to go to the market to make a bond issue, all or part of which proceeds would then be used to repay the temporary loans.

Since 1960 the CNR has not been to the market but has continued to obtain temporary loans from the Minister of Finance to pay maturing bond issues. As at December 31, 1972 the balance of temporary loans which had not been repaid from the issue of substituted securities or internal sources was $819,543,500. Under the present limit of $680 million on the issue of substituted securities, as I have defined, the CNR does not have sufficient authority under the Refunding Act to issue substituted securities to repay all these temporary loans.

Therefore one considers it desirable to request Parliament to increase the $680 million limit so as to put the CNR in a position to issue substituted securities under the 1955 Refunding Act, should the company decide to replace the temporary government loans with more permanent financing either from the government or from the public.

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, is that the method by which the CNR will be able to borrow from you the $200 million required to pay off the 3¾ per cent debt issue due on February 1, 1974?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sir.

Mr. Blenkarn: So this is the reason for this particular section?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): That is right, sir.

Clauses 15 and 16 agreed to.

The Chairman: We cannot carry Clause 1 and we have stood Clauses 3 and 7.

Mr. Peters: Has Clause 1 carried?

The Chairman: No, we did not deal with Clause 1. It is a short clause and we deal with it last.

I would suggest that we adjourn until 3:30 p.m., at which time I will attempt to have the Minister of Transport here and we will deal with Clauses 3 and 7. We can dismiss Mr. Turner, the Minister of Finance.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have one question before the Minister of Finance goes.

What scrutiny does the Government of Canada give to proposals for the incorporation of new enterprise under the Canadian National Railway or the Air Canada structures; and what requirements do they have before they approve an expansion into the world of business?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I would say in general terms, Mr. Chairman, the proposed new enterprise would have to fit in with what would commonly be understood under modern business practice of an integrated transportation company.

Mr. McCain: Then do you receive briefs from the Canadian National Railway or Air Canada, whichever the case may be, outlining the prospective value and productivity of the new enterprise before you agree to these things?

[*Interprétation*]

De 1955 à 1960, le Canadien National a eu pour politique d'utiliser les fonds disponibles ou d'obtenir des prêts provisoires jusqu'à ce qu'il soit opportun d'émettre des actions sur le marché, actions dont les revenus serviraient au remboursement de prêts provisoires.

Depuis 1960, le Canadien National n'a pas émis de valeurs, le ministre des Finances ayant accordé des prêts provisoires pour couvrir les titres venant à échéance. Au 31 décembre 1972, le solde des prêts provisoires impayés restant de l'émission de titres substitués ou de sources intérieures s'élevait à $819,543,500. Étant donné l'actuel plafond de 680 millions de dollars pour l'émission de titres substitués, le Canadien National ne peut pas selon la loi des remboursements pour les chemins de fer du Canada émettre les titres substitués en nombre suffisant pour rembourser la totalité de ces prêts provisoires.

Nous estimons donc souhaitable de demander au Parlement de relever le plafond de 680 millions de dollars de façon à permettre au Canadien National d'émettre des titres substitués en application de la loi de 1955, au cas où la Société décidait de remplacer les prêts provisoires du gouvernement par une forme de financement de caractère plus permanent.

M. Blenkarn: Est-ce que c'est de cette façon que le Canadien National pourra vous emprunter 200 millions de dollars pour le remboursement de la dette à 3-¾ p. 100 venant à échéance le 1er février 1974?

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact.

M. Blenkarn: C'est donc là la raison de cet article.

M. Turner (Ottawa-Carleton): C'est exact.

(Les articles 15 et 16 sont adoptés.)

Le président: Nous ne pourrons pour le moment adopter l'article 1 et nous avons réservé les articles 3 et 7.

M. Peters: Est-ce que l'article 1 a été adopté?

Le président: Non, nous n'avons pas encore examiné l'article 1. Il est très court et nous le gardons pour la fin.

Je propose que nous levions la séance jusqu'à 15 h 30. Le ministre des Transports sera parmi nous cet après-midi et nous pourrons alors examiner les article 3 et 7. M. Turner est dès lors libre de partir.

M. McCain: J'aimerais poser une question au ministre avant qu'il ne quitte la salle.

Quels sont les critères imposés par le gouvernement avant d'approuver des demandes de constitution des nouvelles sociétés soumises soit par le Canadien National soit par Air Canada lorsque ces deux Sociétés cherchent à étendre leur champ d'activité.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Généralement, monsieur le président, les nouvelles sociétés doivent être conformes à ce que l'on entend normalement par une société intégrée de transport.

M. McCain: Donc, le Canadien National et Air Canada vous ont bien soumis des mémoires concernant la valeur et la rentabilité éventuelles des nouvelles sociétés qu'elles comptent lancer avant que vous ne donniez votre accord.

[*Text*]

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): Yes, sir.

Mr. McCain: Are they available at any time to the committee, or are these among the secret documents referred to by Mr. MacMillan, on which we could not get information?

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I suppose they would be called documents for the advice of the Minister of Transport and the government. I try to keep as open a society as I can and as open a department as I can, and I would be glad to look into any particular information that the committee might want in the future.

Mr. McCain: When this Committee meets to discuss the report of the CNR and Air Canada, such items would be available for discussion at that time.

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): As I said, the proper Minister to whom to address that particular request would be the Minister responsible under statute, namely my colleague, the Minister of Transport.

If I understood, then you, as Chairman, are dismissing the—

The Chairman: That is right.

• 1150

Mr. Turner (Ottawa-Carleton): I would prefer it if you used the word "excused".

The Chairman: Excused. The Committee stands adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1614

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. The Minister of Transport is here and on his right is Mr. Scott, the Senior Assistant Deputy Minister of the department. I notice Mr. Cochrane, Vice-President in charge of Finance for Air Canada is present also. Perhaps we can get on with the clause-by-clause study of the bill.

Mr. Minister, we passed all the clauses of the bill except Clauses 1, 3 and 7, so we will deal with Clause 3 first, Clause 1 being the title clause. Are there any questions for the Minister under Clause 3?

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Does the questioning have to pertain to the clauses, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, I would like to think it should.

Mr. McKenzie: I have no questions on the clauses.

The Chairman: Mr. Blenkarn then and Mr. Peters.

• 1615

Mr. Blenkarn: I presume you have had an opportunity to review the testimony given to us by the officers from the Canadian National Railway. A number of us have been concerned about the proposed budget set out in Clause 3 and, in particular, about the question of hotel operation, CN Tower Limited, and the priorities of the railway with respect to equipment—particularly equipment to move grain.

[*Interpretation*]

M. Turner (Ottawa-Carleton): Certainement.

M. McCain: Est-ce que ces renseignements pourraient être fournis au Comité ou s'agit-il de documents secrets évoqués par M. MacMillan?

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il s'agit de documents rédigés à l'intention du ministre des Transports et du gouvernement, mais je ne manquerai pas d'examiner toute demande de renseignements que les membres du Comité voudront bien me soumettre à l'avenir.

M. McCain: Ces renseignements seraient donc mis à la disposition du Comité lorsque celui-ci se réunira pour examiner le rapport du Canadien National et d'Air Canada.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Ainsi que je l'ai déjà expliqué, cette demande devrait être adressée au ministre chargé de ces questions, notamment le ministre des Transports.

Si j'ai bien compris monsieur le président, vous m'avez congédié.

Le président: C'est exact.

M. Turner (Ottawa-Carleton): Il eut été plus aimable de me dire que je puis disposer.

Le président: Vous pouvez disposer. Le Comité suspend ses délibérations jusqu'à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum. Le ministre des Transports est ici, accompagné de M. Scott, sous-ministre adjoint principal au ministère des Transports. Je remarque également la présence de M. Cochrane, vice-président des services financiers d'Air Canada. Nous pourrions peut-être poursuivre l'étude du projet de loi, article par article.

Monsieur le ministre, nous avons adopté tous les articles du projet de loi à l'exeption des articles 1, 3 et 7; nous allons donc commencer par l'article 3, étant donné que l'article 1 est le titre. Est-ce que vous avez des questions à poser au ministre au sujet de l'article 3?

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Est-ce qu'il faut absolument poser des questions qui ont trait aux articles que vous venez de mentionner, monsieur le président?

Le président: Oui, il le faudrait.

M. McKenzie: Je n'ai pas de questions à poser sur ces articles.

Le président: Je donne donc la parole à M. Blenkarn et ensuite à M. Peters.

M. Blenkarn: Je suppose que vous avez eu l'occasion de lire le témoignage que nous ont fourni les responsables de la compagnie de chemins de fer nationaux du Canada. Un certain nombre d'entre nous s'inquiètent d'un certain point du budget proposé à l'article 3, en particulier en ce qui a trait aux hôtels, à la Tour CN, de même qu'aux priorités qu'accordent les chemins de fer en ce qui a trait au matériel, surtout le matériel nécessaire pour transporter les céréales.

[*Texte*]

Mr. Minister, dealing first with the hotels: the indication is that the hotels operated directly by the railway have been producing a profit slightly in excess of 1 per cent on investment, and a gross profit in 1972, of only some $400,-000. We have the feeling that the railway has shown its lack of competence in the management of the hotel business. We are concerned that the hotel business is really no longer referable to transportation, in the sense that there are a number of private hotels around. Unfortunately the railways no longer successfully cater to passenger traffic moving from city to city, on long-distance runs particularly. The hotels are, effectively, centres within cities and comparable hotels run by private companies are serving this purpose well. We cannot see any real reason why the railway should be investing $5.6 million in further hotel activity, when its record over past years in the management of hotels has been anything but profitable.

You might comment on how, as Minister, you have been directing, or approving in the budget of the railway as set out in this section, allowance of some $5.6 million for hotel expansion by the railway.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): Mr. Chairman, I have not discussed that with the CN. My opinion is that, with either CN or CP, if the passenger section of the railway is going to be downgraded and eventually to disappear, I agree entirely with you. I do not see why the hell they should have hotels, because hotels are connected with passengers. I notice that fewer and fewer people are travelling by train, but maybe in the future they will travel more and more by train. All the studies we are making with Ontario, for example, are to the effect that maybe we should reinstal some trains, we should keep some branch lines. Maybe we were all wrong—when I say, "we", I do not put names behind it. But I have noticed that it was the attitude of the railways, of the government, and maybe of the public too, that the railway was something outdated.

I think we are now, more and more, taking a different attitude. It is true in Europe; it is true in Japan; it is true in the United States; and it will be true here. In the past the hotels were less and less justified, because of the decrease in passenger service. If the reverse trend is going to be established, maybe the hotels will be more and more justified. Right now, as you know, the American airlines have started to have hotels all over the world; it helps their airline operation. If railways agree to give good service, maybe we should take the reverse attitude of the one you suggest and say, "have better, more efficient hotels, and maybe it will help your service."

• 1620

Mr. Blenkarn: Do you have a study, Mr. Minister, showing the number of people using the hotels that in fact are using these hotels because they travel by train to the cities

[*Interprétation*]

Monsieur le ministre, j'aimerais d'abord traiter de la question des hôtels. Il semble que les hôtels gérés directement par la compagnie de chemins de fer n'ont pu réaliser qu'un profit légèrement supérieur à 1 p. 100 des placements, soit par exemple un profit brut de seulement $400,-000 en 1972. Nous pensons que la compagnie de chemins de fer a fait preuve d'un manque de compétence dans la gestion de ses hôtels. D'après nous, l'administration des hôtels n'a plus vraiment de rapport direct avec celle des transports, car un bon nombre d'hôtels privés peuvent assurer le même service. Malheureusement, les chemins de fer n'assurent plus dorénavant de service-passagers rentable d'une ville à l'autre, surtout en ce qui concerne les longues distances. C'est un fait que les hôtels sont situés au centre des villes et que d'autres hôtels comparables administrés par des sociétés privées rendent très bien les mêmes services. Nous ne voyons pas pourquoi la compagnie de chemins de fer devrait investir 5.6 millions de dollars de plus dans ce genre d'activités, quand l'on sait qu'au cours des années passées les hôtels administrés par cette compagnie ont été loin d'être rentables.

Vous pourriez peut-être nous expliquer comment il se fait que vous ayez, en tant que ministre, autorisé l'attribution dans le budget de la compagnie décrit dans cet article, d'un montant de 5.6 millions de dollars pour d'autres activités de la compagnie des chemins de fer dans le secteur de l'hôtellerie.

L'Hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Monsieur le président, je n'en ai pas discuté avec les représentants du CN. Je pense que si le service-passagers des compagnies de chemins de fer, que ce soit le CN ou le CP, doit diminuer et même peut-être disparaître, je serais tout à fait d'accord avec vous. Je ne vois pas pourquoi ces compagnies devraient avoir des hôtels dans ce cas-là. J'ai remarqué qu'un nombre sans cesse décroissant de gens voyagent maintenant par train, mais peut-être qu'à l'avenir ils y reviendront de plus en plus. D'après toutes les études que nous effectuons, par exemple en Ontario, il semble que nous devrions peut-être rétablir certains trains, que nous devrions maintenir certaines lignes secondaires. Nous faisions peut-être tous erreur, mais je vous fais remarquer qu'en disant «nous», je ne précise pas de qui il s'agit. Mais nous avons remarqué que les chemins de fer, le gouvernement et peut-être même le public, pensaient que le transport par chemins de fer était démodé.

Je crois que l'on adopte de plus en plus maintenant une attitude différente. C'est le cas en Europe, au Japon, aux États-Unis, et ce sera également le cas ici. Dans le passé, les hôtels devenaient de moins en moins justifiés, à cause de la diminution du service-passagers. Si la tendance contraire semble devoir surgir, peut-être qu'alors les hôtels deviendront de plus en plus justifiables. Actuellement, comme vous le savez, les compagnies aériennes américaines ont commencé à construire des hôtels partout dans le monde, ce qui aide leur service aérien. Si les chemins de fer conviennent d'offrir un bon service, peut-être que nous devrions dire exactement le contraire de ce que vous venez de dire, à savoir que de meilleurs hôtels pourraient peut-être aider les chemins de fer à offrir un meilleur service.

M. Blenkarn: Est-ce que vous avez fait faire une étude, monsieur le ministre, qui indiquerait le nombre de personnes qui descendent dans ces hôtels parce qu'ils viennent

[*Text*]

where the hotels are located, which will indicate that the hotels are an integral part of rail passenger operations?

Mr. Marchand (Langelier): I do not know. I may ask Mr. Cochrane if he has some figures. I know in the particular case of the Queen Elizabeth Hotel in Montreal, which is owned by the CN and operated by Hilton, there is no doubt about the fact that because the train station is in the basement of the hotel it helps the railway and it helps the hotel too.

Do you have any figures on this, Mr. Smith? You do not have any figures on this.

Mr. Blenkarn: Mr. Minister, one of the things that really disturbed us was the fact that the Queen Elizabeth is certainly the most profitable hotel but it is operated by the Hilton hotel chain which, as you know, is an American corporation. As far as the other hotels are concerned, many of which are in some of the most desirable parts of major cities, they were operating at a profit picture that is pretty sick.

This morning Mr. Mazankowski brought out the fact that the Hotel Macdonald in Edmonton, which is certainly in a prime location, made some $15,000 in 1971. In 1972 it made $32,000, and the profitability of that hotel is a profitability that would not even justify a corner beverage room operation. We are looking at a bill with a national budget indicating the expenditure of a further $5.6 million of the taxpayers' money on the question of hotels. Frankly, we have not received satisfactory answers from the railway officials on this, and we are now asking you, sir. We asked the Minister of Finance this morning—and he suggested that you had certainly reviewed and approved this budget—why the railway should be in the hotel business and, secondly, in view of the other requirements for transportation in the country, why should we be pumping a further $5.6 million into hotel expansion when the entire history of the activity is that the railways no longer really need to be in this business. They are not making any money at it. They are not really doing anything that is not already being done most satisfactorily by Hilton, Holiday Inn and Four Seasons. You could name innumerable people who operate very extensive hotel service at a profit and pay taxes. We have a hotel venture costing $5.6 million, and the whole history of rail operations over the past many years has been that this is a loser so far as the public is concerned.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, I do not think the question should be put to me as though I will have to decide today that the CN should get into the hotel business. It is a historical fact that they have been in the hotel business. Was it a bad decision from the beginning? This is something we should look into. I will tell you that if passenger trains were likely to decline in the future, and they were really something that belonged to the past, I would say that you are right, and what should we do in order to get the CN out of this business. Maybe we think we should revitalize the passenger trains and, as you know, there are new techniques in that field and maybe it will

[*Interpretation*]

précisément par le train dans les villes où sont situés les hôtels, ce qui démontrerait que les hôtels font partie intégrante du service-passagers des chemins de fer?

M. Marchand (Langelier): Je ne sais pas. Je pourrais peut-être demander à M. Cochrane s'il a des chiffres à ce propos. Je sais quand même que dans le cas de l'hôtel Reine Elizabeth à Montréal, propriété du CN mais géré par Hilton, il est indubitable que le fait d'avoir la gare au sous-sol de l'hôtel aide la compagnie des chemins de fer tout en aidant l'hôtel également.

Est-ce que vous avez des chiffres à ce sujet, monsieur Smith? Vous n'avez pas les chiffres.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, un fait en particulier nous inquiétait, et c'était que le Reine Elizabeth est certainement l'hôtel le plus rentable, mais qu'il se trouve à être géré par la compagnie Hilton, qui comme vous le savez est une chaîne hôtelière américaine. Pour ce qui est des autres hôtels, dont un bon nombre jouissent des meilleurs sites des principales agglomérations, leur rentabilité est assez pauvre.

Ce matin, M. Mazankowski a souligné que l'hôtel Macdonald d'Edmonton pourtant bien situé, n'a réalisé que $15,000 de profits en 1971. En 1972, il a réalisé $32,000, et une telle rentabilité ne justifierait même pas le maintien d'une simple buvette. Le projet de loi que nous étudions présente un budget national aurotisant le débours d'un supplément de 5.6 millions de dollars provenant des contribuables pour l'administration des hôtels. Je vous dirai franchement que nous n'avons pas reçu de réponse satisfaisante des représentants de la compagnie de chemins de fer à ce sujet et nous aimerions donc que vous nous répondiez, monsieur. Nous avons posé la question au ministre des Finances ce matin et il nous a renvoyé à vous qui avez certainement eu l'occasion d'étudier ce budget et de l'approuver. Nous voulons savoir pourquoi la compagnie des chemins de fer devrait s'occuper du service d'hôtellerie et, deuxièmement, étant donné les autres besoins qui se manifestent au pays dans le secteur des transports, pourquoi devrions-nous injecter un supplément de 5.6 millions de dollars dans ce secteur de l'hôtellerie quand la performance passée des chemins de fer nous démontre qu'une telle activité de leur part n'est plus justifiée. Les compagnies de chemins de fer n'y réalisent pas de bénéfices et les services qu'elles offrent ainsi sont déjà tout aussi bien rendus par des sociétés comme Hilton, Holiday Inn et Four Seasons, par exemple. Il existe un nombre considérable de personnes et d'entreprises qui fournissent un service hôtelier très étendu tout en réalisant des bénéfices et en payant des impôts. Nous voici donc avec un budget de 5.6 millions de dollars pour des activités dans le secteur hôtelier, alors que toute la performance passée de la compagnie de chemins de fer dans ce genre d'activités a démontré que c'est peine perdue.

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, je ne crois pas que c'est à moi qu'il faut poser la question, car ce n'est pas moi qui devrai décider aujourd'hui si le CN doit s'occuper du service hôtelier. Il est vrai que cette compagnie s'en est toujours occupé, mais il faudrait peut-être nous demander si c'était une erreur que de prendre une telle décision au départ? Si le service-passagers qu'offrent les chemins de fer doit diminuer à l'avenir, et si ce doit être chose du passé, je dirais que vous avez raison et qu'il faudrait voir comment l'on peut faire abandonner ce service hôtelier au CN. Mais peut-être qu'il faudrait revitaliser le service-passagers car, comme vous le savez, il existe

[*Texte*]

become more and more important, but perhaps this is not the right time to say, let us get rid of all those investments, because they might be very useful in the future. That is all. Probably this is the worst moment to make that decision. Two or three years ago my personal opinion would have been to say let us forget about that because in the future trains will just carry freight, that is all, or it will be commuter services, but they will not play the role that they historically played. I am sure that nobody can say today what the role of railways will be in the future. From my point of view, I think it will be a bright role.

• 1625

Mr. Blenkarn: Mr. Marchand, I am very delighted to hear you talk about the use of trains for short intercity hauls and for commuter service. Certainly we have been asking in these hearings why the railways have not been doing more in this line. However, the issue here is the question of hotels. Do I take it that the budget figure was becasue the railways have been in hotels for historical reasons, there was no specific thought to this allocation of funding for hotels in this bill?

Mr. Marchand (Langelier): If we look at the figures, there is a figure of $5.6 million.

Mr. Blenkarn: That is right.

Mr. Marchand (Langelier): This is for equipment, of course; they are not building new hotels with that. This is in order to modernize some existing hotels.

I know the CP, for example—this is the only thing I know so far as the CP is concerned—in Quebec City at the Chateau Frontenac is spending $10 million on renovations. Here for the whole of CN you have $5.6 million, so I do not think there is an exaggeration in this.

If the CN has all those hotels, it is preferable, if they have to have TV, that they have TV in their rooms, and let us not decide on this $5.6 million which is quite marginal in relationship to the investment in that field.

Mr. Blenkarn: Mr. Marchand, did you review the statement on the average return on investment of these hotels?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, they are not good, I agree.

Mr. Blenkarn: You know, we could not really get any answers on what the $5.6 million was going to be spent. When you were reviewing the bill and the budget, did you get an indication exactly how this $5.6 million was to be spent in respect of these hotels? Certainly the witnesses who were here were not able to give us that information and I was wondering whether you, sir, could tell us how the $5.6 million is going to bring a return.

[*Interprétation*]

maintenant de nouvelles techniques dans ce secteur et peut-être ce service prendra-t-il de plus en plus d'importance, mais ce n'est probablement pas le bon moment pour vouloir éliminer complètement ce genre de placement, car il pourrait être très utile à l'avenir; c'est tout. C'est probablement le pire moment pour prendre une telle décision. Il y a deux ou trois ans j'aurais probablement été d'avis qu'il fallait oublier tout cela, car à l'avenir les trains ne transporteraient que de la marchandise, ou n'offriraient qu'un service de banlieue en ce qui concerne les passagers, sans jouer dorénavant le rôle qui leur avait été attribué de tout temps. Je suis pourtant persuadé que personne ne peut dire aujourd'hui quel sera le rôle que joueront à l'avenir les compagnies de chemins de fer. A mon avis, ce sera un rôle prometteur.

M. Blenkarn: Monsieur Marchand, je suis enchanté que vous parliez de l'utilisation des trains pour un service de transport interurbain sur de brèves distances et pour un service de banlieue. Nous avons certainement demandé au cours de nos réunions pourquoi les chemins de fer n'étaient pas plus actifs dans ce domaine, toutefois, nous discutons actuellement des hôtels. Dois-je comprendre que le crédit figurant au budget est attribuable au fait que les chemins de fer se sont toujours occupés d'hôtels; on n'a pas songé de façon précise à fournir des fonds pour les hôtels dans ce bill?

M. Marchand (Langelier): Si vous jetez un coup d'œil sur les chiffres, vous verrez qu'il s'agit de 5.6 millions de dollars.

M. Blenkarn: C'est exact.

M. Marchand (Langelier): Pour le matériel, évidemment; ils ne construisent pas de nouveaux hôtels avec ces fonds. On veut ainsi moderniser certains hôtels déjà existants.

Je sais que le CP, par exemple—c'est le seul exemple que je connaisse—donc en ce qui concerne le CP, il dépense 10 millions de dollars pour rénover le Château Frontenac de Québec. Nous avons ici 5.6 millions de dollars pour l'ensemble du CN; je ne pense donc pas que ce soit exagéré.

Si le CN possède tous ces hôtels, il est préférable, s'il doit y avoir la télévision que les postes soient installés dans les chambres; ne prenons donc aucune décision sur ces 5.6 millions de dollars, somme qui est très marginale en regard des investissements dans ce secteur.

M. Blenkarn: Monsieur Marchand, avez-vous examiné les chiffres sur le revenu moyen des investissements dans ces hôtels?

M. Marchand (Langelier): Oui, il n'est pas très bon; je suis d'accord.

M. Blenkarn: Nous n'avons pas vraiment obtenu de réponse à propos de l'utilisation de ces 5.6 millions de dollars. Lors de l'examen du bill et du budget, vous a-t-on indiqué exactement comment ces 5.6 millions de dollars seraient dépensés au niveau des hôtels? Il est certain que les témoins qui ont comparu n'ont pu nous fournir ce renseignement et je me demandais si vous, monsieur, pourriez nous dire comment ces 5.6 millions de dollars seront dépensés pour créer des revenus.

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): I think it is possible to have the $5.6 million explained. If we cannot have that I think we are wasting our time here. I tell you that it is to modernize the hotels. We know the CN have many old hotels, and if they want those hotels to be competitive, of course they have to paint a few rooms and put a TV in a few of them. Otherwise I think the whole investment will be lost.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Yes.

The Chairman: Excuse me, Mr. Blenkarn, your time has expired. I will put you down again.

Mr. Peters.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am particularly interested in one aspect of the Canadian National, and that is the aspect of the equipment. We obviously have gone into the purchase of equipment on a totally different basis in the government's providing hopper cars to the Canadian Wheat Board. We heard some discussion from the Wheat Board the other day that they are going to have to ask for another 4,000 cars because cars are just not available. The availability for the movement of grain has decreased probably 25 per cent. They are going to ask for 4,000 more and they expect they will have to have 20,000 hopper cars in service within the next 5 or 6 years.

The Canadian Pacific is obviously not under our control and it is disposing of cars very rapidly. CN, because of an emergency, are bringing some cars back into service, but they indicated that of the cars they are buying in the new equipment replacement program almost none could be used for the movement of grain.

I wonder why we have not made a recommendation that those cars be put under the control of the Canadian National Railways rather than under the control of the Canadian Wheat Board.

Mr. Marchand (Langelier): The hopper cars?

Mr. Peters: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): I think they were put under the Wheat Board because they were for transportation of the grain.

Mr. Peters: Are you of the opinion that this business of the user providing his own cars is an acceptable practice for moving what is obviously one of the major basic commodities that we have to move, not only as transporation, but we have to move in national interest.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. You know the history of this better than I do. Of course, the railways are not making money with transportation of grain. They were not interested in buying new cars so we had to buy the cars. The government did that because we were short of cars. Not only that, but they even refused—I do not know what kind of settlement Mr. Lang succeeded in getting with the railways, but they did not even want to repair the hopper cars.

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Je crois qu'il est possible de fournir une explication à propos de ces 5.6 millions de dollars. Si nous ne pouvons l'obtenir, je crois que nous perdons notre temps. Je vous dis que l'on veut moderniser les hôtels. Nous savons que le CN possède beaucoup de vieux hôtels et s'il veut que ses hôtels soient concurrentiels, il doit certainement repeindre quelques chambres et y installer des postes de télévision. Sans quoi, je pense que tout cet investissement serait perdu.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Oui.

Le président: Je m'excuse, monsieur Blenkarn, mais votre temps de parole est écoulé. J'inscris votre nom à nouveau.

Monsieur Peters.

M. Peters: Monsieur le président, je m'intéresse plus particulièrement à une question du CN, soit la question du matériel. Il est évident que nous avons adopté une base tout à fait différente pour l'achat de matériel lorsque le gouvernement a fourni des wagons-trémies à la Commission canadienne du blé. Nous avons été informés l'autre jour par la Commission du blé qu'il leur faudrait encore 4,000 wagons car on ne peut tout simplement pas en trouver. La disponibilité des wagons pour le transport du grain a diminué pour atteindre probablement 25 p. 100. Ils vont demander 4,000 autres wagons et ils prévoient avoir besoin de 20,000 wagons-trémies en service d'ici cinq ou six ans.

Le CP n'est pas sous notre contrôle et il dispose de wagons dans de très brefs délais. Le CN, à cause d'une urgence, remet certains wagons en service mais il nous indique que les wagons achetés dans le cadre du nouveau programme de remplacement du matériel que la majorité des nouveaux wagons ne peuvent être utilisés pour le transport du grain.

Je voudrais savoir pourquoi nous n'avons pas recommandé que ces wagons soient mis sous le contrôle du CN plutôt que sous celui de la Commission canadienne du blé.

M. Marchand (Langelier): Les wagons-trémies?

M. Peters: Oui.

M. Marchand (Langelier): Je crois qu'ils ont été mis sous le contrôle de la Commission du blé parce qu'ils devaient servir au transport du grain.

M. Peters: Peut-on accepter que l'usager fournisse ses propres wagons pour assurer le transport d'un des produits fondamentaux, non pas seulement au niveau du transport, mais dans l'intérêt du pays.

M. Marchand (Langelier): Oui. Vous connaissez l'historique de cette question mieux que moi. Il est évident que les chemins de fer ne font pas de profits avec le transport du grain. Ils n'étaient pas intéressés à acheter de nouveaux wagons et nous avons donc dû les acheter. Le gouvernement l'a fait parce que nous manquions de wagons. En outre, ils ont même refusé—je ne sais pas quel genre d'accord M. Lang a réussi à obtenir avec les chemins de fer, mais ils ne voulaient même pas réparer les wagons trémies.

[*Texte*]

Mr. Peters: Neither does anybody else.

• 1630

Mr. Marchand (Langelier): No. Well, that is the situation. So if we have a mixed situation, it is because the situation is the way it is. This is a business that the railways would not do if they were not compelled to do it.

Mr. Mazankowski: Could I raise a point for clarification? Mr. Minister, you stated that there had not been an agreement on the matter of repairing the cars.

Mr. Marchand (Langelier): Well, if there is one, I really do not know.

Mr. Mazankowski: You had better check with your Parliamentary Secretary. He seems to have one.

Mr. Guay (St. Boniface): On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guay, on a point of order.

Mr. Marchand (Langelier): It was not done through my ministry.

Mr. Guay (St. Boniface): I pointed it out this morning and I would like to repeat it so that the Minister will hear my comment. I said there is an agreement between the Canadian Wheat Board and the railway for the maintenance of hopper cars. I also went on to say that my suggestion would be to get Mr. Lang to table that particular agreement.

Mr. Marchand (Langelier): I have it here. It is an agreement between the Canadian Wheat Board and the CNR. They agreed to repair the cars on certain conditions.

Mr. Peters: Could that be tabled?

Mr. Marchand (Langelier): I do not see why it could not be tabled.

Mr. Peters: Mr. Chairman, it seems to me that if we are going into the field, and it looks like we are in a very short period of time, if we cannot move wheat the way we have been moving it in the past, and we have no control over the Canadian Pacific in disposing of cars, you cannot ask them to make an allocation of cars they do not have. If we are going to supply them to the Canadian Wheat Board, this should not be a cost to the farmers of Western Canada, which it will be if the Canadian Wheat Board operates them.

It seems to me that the Department of Transport should be interested in transferring what obviously is a transportation facility to the government-operated transportation facility, the Canadian National Railways. I cannot see why we allow the Department of Trade and Commerce to own those cars and the Canadian Wheat Board to get into the maintenance of those cars and set up, in effect, a third segment of the railway industry.

Mr. Marchand (Langelier): What is your suggestion? Is it that we take over the hopper cars, or we ask the CN to take them over?

[*Interprétation*]

M. Peters: Personne d'autre ne le voulait non plus.

M. Marchand (Langelier): Non. Eh bien, voilà la situation. Nous avons donc une situation mixte à cause de ce fait. C'était là un travail que les chemins de fer ne voulaient pas faire si elles n'étaient pas obligées de le faire.

M. Mazankowski: Est-ce que je pourrais demander un éclaircissement? Monsieur le ministre, vous avez dit qu'il n'y avait pas eu d'accord sur la question de la réparation des wagons.

M. Marchand (Langelier): S'il y a un accord, je ne suis pas au courant.

M. Mazankowski: Vous feriez mieux de consulter votre secrétaire parlementaire. Il semble en avoir un.

M. Guay (Saint-Boniface): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay, sur un rappel au Règlement.

M. Marchand (Langelier): Ceci n'a pas été conclu par l'intermédiaire de mon ministère.

M. Guay (Saint-Boniface): Je l'ai souligné ce matin et j'aimerais me répéter de façon à ce que le ministre puisse entendre mon commentaire. J'ai dit qu'il existe un accord entre la Commission canadienne du blé et les chemins de fer pour l'entretien des wagons trémies. J'ai également proposé que M. Lang dépose le texte de cet accord.

M. Marchand (Langelier): Je l'ai ici. Il s'agit d'un accord entre la Commission canadienne du blé et le CN; ils ont convenu de réparer les wagons à certaines conditions.

M. Peters: Ce document pourrait-il être déposé?

M. Marchand (Langelier): Je n'y vois aucune objection.

M. Peters: Monsieur le président, je dirais à ce propos qu'il semble que nous disposions de très peu de temps et si nous ne pouvons transporter le blé comme nous le faisions par le passé et si nous n'avons aucun contrôle sur la façon dont le Canadien Pacifique dispose des wagons, on ne peut leur demander d'allouer des wagons qu'ils ne possèdent pas. Si nous fournissons ces wagons à la Commission canadienne du blé, le coût ne devrait pas être assumé par les agriculteurs de l'Ouest cnadien et c'est ce qui va se produire si la Commission canadienne du blé exploite ces wagons.

Il me semble que le ministère des Transports devrait être intéressé à transférer ce qui est nettement des moyens de transport à l'entreprise des transports exploitée par le gouvernement, soit les chemins de fer du Canadien National. Je ne peux comprendre pourquoi nous permettons au ministère de l'Industrie et du Commerce de posséder ces wagons et à la Commission canadienne du blé de s'occuper de l'entretien de ces derniers, de mettre sur pied, en réalité, un troisième élément d'industrie ferroviaire.

M. Marchand (Langelier): Que proposez-vous? Que nous prenions en charge les wagons-trémies, ou que nous demandions au CN de le faire?

[*Text*]

Mr. Peters: It is that Canadian National take them over.

Mr. Marchand (Langelier): And pay for them. That means we are going to pay for them.

Mr. Peters: We are paying for them anyway.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. So how are we going to pay for them for CP too?

Mr. Peters: The point is I do not want the farmers to pay for them. As I understand it, and I may be wrong, the Canadian Wheat Board is not an agency that has any money. The Canadian Wheat Board is an agency that was set up to sell grain. The costs of operating that agency are deducted from the return the farmers get. If an additional facility is being provided by that board, then obviously the farmer will be paying the maintenance cost because that will be a charge against the Canadian Wheat Board.

I am suggesting that if we are going into this very large expenditure—we are talking about $400 million, and the Canadian government is going to make it through Trade and Commerce—that trasfer, and I suggest it be made for $1, should be made to the Canadian National Railways.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Easton is here from the Canadian Wheat Board. Maybe he can answer some of your questions, Mr. Peters, if you have no objections.

The Chairman: What was the name?

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Easton.

Mr. Howard Easton (General Director, Transportation, Grains Group, Department of Industry, Trade and Commerce): Mr. Chairman, the hopper cars are provided to the Canadian Wheat Board under Order in Council. The Canadian Wheat Board has, in turn, entered into an agreement with the two railway companies to provide for the operation and maintenance of the cars. An agreement has been reached between the Canadian Wheat Board and the railway companies that provides for the basis of how the cars shall be operated. I believe Mr. Lang would be prepared to table that agreement.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, on a supplementary, is there any rent charged for these cars by the Government of Canada to the Wheat Board or to the railway?

Mr. Easton: There is no charge between the government and the Wheat Board and there is no cost whatsoever borne by the Wheat Board for the operation of the cars. They merely have title to the cars.

Mr. Blenkarn: The Wheat Board owns them.

• 1635

An hon. Member: Who has title?

Mr. Easton: The Wheat Board.

Mr. Blenkarn: I see.

[*Interpretation*]

M. Peters: Que le Canadien National s'en occupe.

M. Marchand (Langelier): Et qu'ils les payent. Ceci signifie que nous devrons les payer.

M. Peters: Nous les payons de toute façon.

M. Marchand (Langelier): Oui. Donc, allons-nous également les acheter pour le CP?

M. Peters: Je ne veux tout simplement pas que les agriculteurs les paient. Je me trompe peut-être, mais je crois comprendre que la Commission canadienne du blé est un organisme qui n'a pas d'argent. La Commission canadienne du blé a été mise sur pied pour vendre les grains. Les frais d'exploitation de cet organisme sont prélevés sur le revenu que retirent les agriculteurs. Si cette Commission fournit un service additionnel, il est évident que l'agriculteur paiera les frais d'entretien car ces frais auront été assumés par la Commission canadienne du blé.

Je dis donc que si nous devons faire cette très grande dépense—nous parlons d'environ 400 millions de dollars que le gouvernement canadien va dépenser par l'intermédiaire du ministère de l'Industrie et du Commerce—ce virement, que je propose d'être d'un dollar, devrait être porté aux chemins de fer du Canadien National.

M. Marchand (Langelier): M. Easton, de la Commission canadienne du blé, est ici. Il peut peut-être répondre à certaines de vos questions, monsieur Peters, si vous n'y voyez pas d'objection.

Le président: Quel était le nom?

M. Marchand (Langelier): M. Easton.

M. J. Howard Easton (directeur général, Transport, Groupe des grains, Ministère de l'Industrie et du Commerce): Monsieur le président, les wagons-trémies sont fournis à la Commission canadienne du blé aux termes d'un décret du Conseil. Par ailleurs, la Commission canadienne du blé a signé une entente avec les deux compagnies de chemins de fer pour l'utilisation et l'entretien des wagons. L'accord signé entre la Commission canadienne du blé et les compagnies de chemins de fer stipule le mode d'utilisation des wagons. Je crois que M. Lang serait prêt à déposer ce document.

M. Blenkarn: Monsieur le président, une question supplémentaire. Le gouvernement du Canada fait-il payer un loyer pour ces wagons à la Commission du blé ou aux compagnies de chemins de fer?

M. Easton: Le gouvernement n'impose aucun frais à la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne du blé ne débourse rien pour l'utilisation des wagons. Elle détient simplement les titres de propriété des wagons.

M. Blenkarn: La Commission canadienne du blé en est propriétaire.

Une voix: Qui détient les titres?

M. Easton: La Commission canadienne du blé.

M. Blenkarn: Je vois.

[*Texte*]

Mr. Easton: By Order in Council.

Mr. Blenkarn: Is the Wheat Board taking a capital cost allowance on these cars?

Mr. Easton: No cost whatsoever.

Mr. Blenkarn: In other words, when they are worn out we throw them away and buy a bunch of new ones.

Mr. Easton: The depreciation of the cars is an approximately 30-year proposition but the cars are fully paid for by the Government of Canada.

Mr. Blenkarn: Well, they have only 28 or 29 years to go now so they are going to get worn out pretty soon.

Mr. Comtois: Why should you care? You will not be here.

Mr. Marchand (Langelier): But this is the whole proposition, which is not on a profit basis.

Mr. Peters: But, Mr. Chairman . . .

An hon. Member: It is not fixed on a sensible basis at all. That is the problem.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, I agree with you. What is your suggestion? That we charge the farmers?

The Chairman: Gentlemen, the Chair is having some difficulty. There are no expenditures in Clause 3 with regard to hopper cars. If you can argue that under the word equipment should come everything that is within your desire, that is one way of arguing the case. But I personally would like you to deal with what is before the Committee and that is Clause 3 of the bill. There are no expenditures there for hopper cars. Maybe there should have been but there are not and I would rather you dealt with what is there and not with what is not there.

Mr. Guay (St. Boniface): But you have allowed us, Mr. Chairman, to go on for a little while . . .

The Chairman: I thought they would exhaust themselves and that we could get on. But if we are going to have the hopper car discussion all over again then we had better have Mr. Ryan instead of the Minister of Transport.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this is a very valid problem.

Mr. Peters: Mr. Chairman, I am asking these questions because I think somebody in the government, and I would think it is either the CTC or the Minister of Transport, should be directing himself to the problem of what we are going to do about the movement of a very basic commodity in Canada, namely, grain. We are having trouble about that. Every farmer is complaining about it. The West is very badly upset about it. And we, as the Canadian public, have bought a number of cars. We have bought $40 million worth; we are going to buy $400 million worth in the very near future.

It just seems to me that those cars should be in the national railway system and I suggest that we cannot give then to the Canadian Pacific. We have to provide them to those railways that we are supposed to own. Therefore I believe in this item of equipment we should have some transfer, for a dollar or for whatever we wish, by which those cars go to the Canadian National Railway.

[*Interprétation*]

M. Easton: D'après un décret du conseil.

M. Blenkarn: La Commission canadienne du blé prévoit-elle une réserve destinée aux frais d'immobilisation pour ces wagons?

M. Easton: Il n'y a aucun frais.

M. Blenkarn: En d'autres termes, lorsque les wagons seront vieux, nous les jeterons simplement et nous en achèterons de nouveaux.

M. Easton: La dépréciation des wagons s'étend environ sur une trentaine d'années, mais les wagons ont été entièrement payés par le gouvernement du Canada.

M. Blenkarn: Eh bien, il ne reste que 28 ou 29 années à faire; ils seront donc bientôt usés jusqu'à la corde.

M. Comtois: Pourquoi vous en faire? Vous ne serez plus ici.

M. Marchand (Langelier): Voilà toute la proposition, qui n'a pas pour but de faire des profits.

M. Peters: Mais, monsieur le président . . .

Une voix: Le principe de base n'est pas du tout rentable. Voilà le problème.

M. Marchand (Langelier): Oui, je suis d'accord avec vous. Que proposez-vous? Que nous fassions payer les agriculteurs?

Le président: Messieurs, le président est en difficulté. L'article 3 ne prévoit aucune dépense pour des wagons-trémies. On peut prétendre que le crédit pour le matériel peut englober tout ce qu'on veut; c'est là un argument. Toutefois, j'aimerais pour ma part que l'on discute de la question dont est saisi le Comité, soit l'article 3 du bill. Il n'y a aucune dépense de prévue pour des wagons-trémies. Il devrait peut-être y en avoir, mais ce n'est pas le cas. Et je préférerais que vous discutiez de ce qui s'y trouve et non pas de ce qui ne s'y trouve pas.

M. Guay (Saint-Boniface): Mais, monsieur le président, vous nous avez permis de discuter pendant quelque temps . . .

Le président: Je pensais qu'ils allaient s'en fatiguer et que nous pourrions poursuivre. Toutefois, si nous devons reprendre toutes les discussions à propos des wagons-trémies, nous ferions mieux d'inviter M. Ryan au lieu du ministre des Transports.

M. Blenkarn: Monsieur le président, c'est là un problème très valable.

M. Peters: Monsieur le président, je pose ces questions parce que j'estime que la CCT ou le ministre des Transports devrait déterminer ce que nous allons faire pour transporter un produit essentiel au Canada, soit les grains. Nous avons des problèmes à ce niveau. Tous les agriculteurs s'en plaignent. L'Ouest est très inquiet à ce propos. Nous, en tant que représentants du public canadien, avons acheté un certain nombre de wagons. Nous avons dépensé 40 millions de dollars; nous allons en acheter pour une valeur de 400 millions de dollars dans un avenir proche.

Il me semble que ces wagons devraient faire partie du réseau du National et selon moi, nous ne pouvons les donner au Canadien Pacifique. Nous devons les fournir aux compagnies de chemins de fer qui sont supposément notre propriété. Par conséquent, j'estime que nous devrions avoir un virement à ce crédit du matériel, d'un dollar ou de toute autre somme qui vous convient, pour que ces wagons soient remis aux chemins de fer du Canadien National.

[*Text*]

I do not agree with the gentleman speaking for the Canadian Wheat Board that there is no cost to them, because obviously somebody is going to have to pay the maintenance cost. I doubt very much if the Department of Industry, Trade and Commerce is going to pay it and I doubt very much if the Canadian National Railway is going to pay it. So I would imagine the guy that allocates the cars and makes the decision is going to have to pay the maintenance cost on them, and if he does that means the farmer has to pay it.

I am interested in the Minister of Transport being here because we have got into this to the stage of 2,000 cars. We are going to get into it to the tune of 20,000 cars if we meet the requirements of the Canadian Wheat Board their representative indicated the other night, and in a very short period of time. I suggest, Mr. Chairman, that if we are going to do it in any kind of orderly way we should not establish another branch of government. We should put this into the Canadian National Railway. I suggest that anything less than that is going to cause a dislocation in some other area of transportation.

The Chairman: Mr. Peters, to do that you would have to submit a completely new bill. It would not come under this bill at all and it certainly would not come under Clause 3. Your time has expired and I now recognize Mr. MacKay.

Mr. Peters: Well, put me down again. There is not any cost to this proposition, Mr. Chairman.

• 1640

Mr. MacKay: Mr. Chairman, will you permit me to ask the Minister a couple of questions, not right on Clause 3, but having to do with Air Canada? It might be better considered as Clause 7.

The Chairman: Yes, it would, indeed.

Mr. MacKay: Mr. Minister, we have had several witnesses here since you were last before us and they have all been asked their opinions—or many of them have—about the present financial structure of Air Canada in the context of the CNR.

The President of the CNR, Mr. MacMillan, indicated that he was perfectly satisfied to have Air Canada part of the integrated operations of and associated with the CN so far as finances are concerned. Your colleague, Mr. Turner, indicated this morning that he would be more interested in seeing it split off. This was the opinion of Mr. Pratte as well.

Your predecessor, and I think you yourself, sir, said that you are considering changing the financial structure of Air Canada. Have you given some further thought to this and do you intend to do anything about it?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, we have given some thought to it but the decision on this will have to be taken by the Cabinet. I cannot tell you that it is or is not going to be done. This is a decision that can be made only by the Cabinet.

Mr. Mazankowski: Is it under active consideration?

[*Interpretation*]

Je ne suis pas d'accord avec le représentant de la Commission canadienne du blé selon lequel ils ne coûtent rien car il est évident que quelqu'un devra payer les frais d'entretien. Je serais très étonné que le ministère de l'Industrie et du Commerce paie ces frais et je serais également très étonné que le Canadien National fasse de même. Je suppose donc que la personne qui distribue les wagons et prend les décisions devra payer les frais d'entretien des wagons; s'il le fait, il s'ensuit que l'agriculteur devra payer.

Je suis content que le ministre des Transports soit ici, car nous nous sommes attaqués à cette question au moment où il y avait 2,000 wagons. Il nous faudra acquérir environ 20,000 wagons si nous voulons répondre aux besoins de la Commission canadienne du blé suivant les indications que nous a fournies leur représentant l'autre soir et ce, dans un bref laps de temps. Monsieur le président, je suis d'avis que si nous voulons faire cela de façon ordonnée, nous ne devrions pas créer une autre direction au sein du gouvernement. Nous devrions donner celle-ci aux chemins de fer du Canadien National. Je crois qu'agir autrement va entraîner des dislocations dans certains secteurs des transports.

Le président: Monsieur Peters, il vous faudrait présenter un bill tout à fait nouveau pour faire cela. Cette question ne relève pas du tout du bill et elle ne relève certainement pas de l'article 3. Votre temps de parole est épuisé et j'accorde maintenant la parole à M. MacKay.

M. Peters: Inscrivez mon nom à nouveau. Cette proposition ne coûte rien, monsieur le président.

M. MacKay: Monsieur le président, seriez-vous d'accord pour que je pose au ministre quelques questions qui n'ont pas trait à l'article 3, mais plutôt à Air Canada? Il serait peut-être préférable de considérer cela comme l'article 7.

Le président: Oui, ce serait mieux, en effet.

M. MacKay: Monsieur le ministre nous avons entendu plusieurs témoins depuis que votre dernière présence parmi nous, et nous leur avons demandé leur avis sur la structure financière actuelle d'Air Canada dans le cadre des Chemins de fer nationaux.

Le président des Chemins de fer nationaux, M. MacMillan, a indiqué qu'il était tout à fait satisfait qu'Air Canada fasse partie des opérations intégrées et associées aux Chemins de fer nationaux, en ce qui concerne les finances. Votre collègue, M. Turner, a indiqué ce matin qu'il aimerait mieux vous voir séparés. M. Pratte était aussi de cet avis.

Votre prédécesseur et, je crois, vous aussi, monsieur, avez dit que vous envisagez de changer la structure financière d'Air Canada. Avez-vous songé à ceci, et avez-vous l'intention de faire quelque chose à ce sujet?

M. Marchand (Langelier): Oui, nous y avons songé mais la décision devra être prise par le Conseil des ministres. Je ne peux pas vous dire que ce sera fait ou non. C'est une décision qui ne peut être rendue que par le Conseil des ministres.

M. Mazankowski: Est-ce qu'on examine la question actuellement?

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): Yes, it is.

Mr. MacKay: You cannot go any further than that?

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. MacKay: I see. All right.

Mr. Pratte also said that he was very sceptical of either Air Canada or the government's formulating administrative procedures to get this proposed airport head tax into effect as early as you have indicated, that is, by January 1. He indicated that he had not had very much guidance or direction and that possibly it is contemplated that Air Canada may simply be assessed this particular figure of $2.80 without there being an accurate statistical record of how many passengers are involved, particularly on short hauls.

Have you given Air Canada some assistance on this? Have you set up a committee, for example, to look into the administrative aspects?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. They have already met and, as you have probably read in the press release, we stipulated that the new tax should be implemented from January 1, or around that date. We knew that we might not be ready to implement a tax on January 1. In the meantime we wanted to meet with the airlines to establish the regulations and the administrative aspects of this tax.

I know that they met with the Air Transport Committee of the CTC and they are working on that. I do not know where they are now. Do you know, Mr. Scott?

Mr. G. A. Scott (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Transport): The last meeting was Friday and there are another two coming this week.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, so they are still meeting to work that out. Therefore, I cannot tell you if they will find that our idea cannot be implemented the way we foresaw it. I will just wait for their report and we will see.

Mr. MacKay: Then January 1 is not a firm date?

Mr. Marchand (Langelier): Not necessarily. I think it appears clearly in the press release that it may be delayed because of the administrative problems that can be created by this tax.

Mr. MacKay: Do you agree that it would be around $25 million? Is this a fairly good approximation of what it may cost Air Canada in an assessment if that is the way you proceed?

Mr. Marchand (Langelier): That is all the carriers, not only Air Canada.

Mr. MacKay: All right. I am sorry; I understood Mr. Pratte to say that it would be about $25 million as far as Air Canada was concerned.

Mr. Marchand (Langelier): No, no, all the carriers.

Mr. MacKay: I see. I will pass for now, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. MacKay: Vous ne pouvez pas en dire plus?

M. Marchand (Langelier): Non.

M. MacKay: Je vois. D'accord.

M. Pratte a dit aussi qu'il doutait qu'Air Canada ou le gouvernement puisse formuler des procédures administratives afin de mettre en vigueur cette taxe d'aéroport pour la date que vous avez indiquée, c'est-à-dire, le 1er janvier. Il a indiqué qu'il n'a pas eu beaucoup de directives là-dessus, et qu'on va peut-être fixer une taxe de $2.80 à Air Canada sans qu'il y ait de dossier statistique précis quant au nombre de passagers impliqués plus particulièrement sur des courts parcours.

Avez-vous aidé Air Canada quant à cette question? Par exemple, avez-vous établi un comité pour étudier les questions administratives?

M. Marchand (Langelier): Oui. Il s'est déjà réuni et, comme vous avez sans doute lu dans le communiqué de presse, nous avons stipulé que la nouvelle taxe devrait s'appliquer à partir du 1er janvier, ou à peu près. Nous savions que nous ne serions peut-être pas prêts à la mettre en vigueur le 1er janvier. Entre-temps, nous voulions rencontrer les représentants des lignes aériennes afin d'arrêter les règlements et les aspects administratifs de cette taxe.

Je sais qu'ils se sont réunis avec le Comité des transports aériens de la CCT, mais ils étudient la question. Je ne sais pas où ils en sont maintenant. Est-ce que vous le savez, monsieur Scott?

M. G. A. Scott (sous-ministre adjoint, ministère des Transports): La réunion a eu lieu vendredi, et il y en a deux autres cette semaine.

M. Marchand (Langelier): Oui, ils examinent toujours la question. Par conséquent, je ne peux pas vous dire s'ils vont trouver que notre idée ne pourrait pas être mise en vigueur comme prévu. Je veux tout simplement attendre le rapport, et nous verrons.

M. MacKay: Alors le 1er janvier n'est pas une date fixe?

M. Marchand (Langelier): Pas nécessairement. Je crois que le communiqué de presse a précisé que la date pourrait être retardée à cause des problèmes administratifs que pourraient créer ces taxes.

M. MacKay: Seriez-vous d'accord pour dire qu'elles représenteront environ 25 millions de dollars? Est-ce un chiffre approximatif quant à ce qu'Air Canada aurait à payer si vous procédez de cette façon?

M. Marchand (Langelier): C'est pour tous les transporteurs, et non seulement pour Air Canada.

M. MacKay: D'accord. Je m'excuse; j'ai cru comprendre que M. Pratte avait dit qu'il en coûterait environ 25 millions de dollars à Air Canada.

M. Marchand (Langelier): Non, à tous les transporteurs.

M. MacKay: Je vois. Je n'ai plus de questions, monsieur le président.

[*Text*]

• 1645

The Chairman: Mr. Mazankowski. I would caution the committee—I was more than generous with you, Mr. MacKay—that we should try to proceed on Clause 3 and then on to Clause 7.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, the CNR and, I believe, Air Canada are institutions that are classified as works for the general advantage of Canada. In that over-all concept, a number of the Committee members have been of the opinion that the trend of CNR and Air Canada is to expand into other allied operations and not necessarily fulfil the role of providing efficient and effective transportation, which were the goals and objectives for which these two institutions were originally established.

For example, we have had a great deal of discussion with regard to the proposed ventures that Air Canada might be going into, some of the expenditures that Mr. Blenkarn had raised in connection with the CN, all of which account for a considerable expenditure. In the meantime, as Mr. Peters pointed out, we have a shortage of rolling stock in this nation.

We were advised by Mr. MacMillan that we have received some 3,000 freight cars this current year for the operations of the CN none of which were suitable for the movement of grain. At the same time there was something in the order of 2,500 cars that were retired of which something in the order of 1,500 were classified as suitable for the movement of grain.

We are wondering to what extent you, as the Minister in charge of CN and in charge of the over-all transportation requirements in Canada, analyse the projected budgets that are submitted by the CNR, what power do you have to alter, amend or omit any of the expenditures or add thereto for that matter. As the Minister, what power do you have in suggesting to the railway company or persuading the company that they are high here or low there? As Minister in charge of the CNR and in charge of transportation in general for Canada, could you tell the Committee to what extent you can exercise your power as Minister of the Crown?

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, if the question is aimed at asking for a legal opinion on the powers of the Minister—well, they are exhaustive powers. To be explicit, I would have to consult all the legal officers in the department and with Justice. Broadly speaking, however, if you ask whether I have the power to say, for example, to the CN, "You are not going to build a tower in Toronto", I tell you that I have this power.

Mr. Mazankowski: You have that power.

Mr. Marchand (Langelier): Unless I am reversed by the Governor in Council. It has to be approved by the Governor in Council. The budget has to be approved by the House actually so we have this power. There is no doubt about that.

Mr. Mazankowski: Do you have the power to say to the CNR: Mr. CNR or Mr. MacMillan, you have a responsibility to discharge in the movement of goods and commodities in this country and I do not feel that you are providing

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mazankowski. J'ai été plus que généreux avec vous, monsieur MacKay, et nous devrions essayer de poursuivre l'étude de l'article 3, et par la suite, de l'article 7.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, je crois que les Chemins de fer Nationaux et Air Canada sont des organismes qui travaillent pour le bien-être des Canadiens. Dans le cadre de ce concept global, dans ce cadre général, quelques-uns des députés ont été d'avis que cette tendance des Chemins de fer Nationaux et d'Air Canada est de s'étendre dans d'autres domaines connexes, mais de ne plus répondre à son rôle, qui est de fournir des transports efficaces, et qui étaient les buts et les objectifs pour lesquels ces deux organismes ont été établis à l'origine.

Par exemple, nous avons beaucoup discuté quant aux entreprises proposées dans lesquelles Air Canada pourrait se hasarder et de quelques-unes des dépenses que M. Blenkarn a soulevées en rapport avec les Chemins de fer Nationaux, dont tous s'élèvent à un montant assez important. Entre-temps comme a souligné M. Peters, nous avons une pénurie de matériel roulant ici au pays.

M. MacMillan nous a dit que nous avons reçu quelque 3,000 wagons de marchandises cette année pour faire fonctionner les Chemins de fer Nationaux mais qu'aucun de ces wagons était convenable pour le transport des céréales. En même temps, il y avait quelque chose comme 2,500 wagons qui ont été retirés du service et quelque 1,500 de ces wagons étaient classés comme étant convenables pour le transport des céréales.

Nous nous demandons à quel point vous, en tant que Ministre responsable des Chemins de fer Nationaux et des exigences globales des transports au Canada, comment vous analysez les budgets proposés qui sont soumis par les Chemins de fer Nationaux? Avez-vous le droit de changer, modifier ou laisser tomber des dépenses, ou d'y ajouter des dépenses? En tant que Ministre, quel droit avez-vous à suggérer à la Société des chemins de fer ou à la persuader que le budget est trop élevé à un endroit et pas assez élevé à un autre endroit? Comme Ministre responsable des Chemins de fer Nationaux et des transports en général du Canada, pouvez-vous nous dire jusqu'à quel point vous pouvez exercer vos pouvoirs en tant que Ministre de la Couronne?

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, si le but de la question est de demander un point de vue juridique su r les pouvoirs des ministres—eh bien, ces pouvoirs sont complexes. Pour être plus précis. il faudrait que je demande des conseils, à tous les conseillers juridiques du ministère et du ministère de la Justice. Généralement, si vous demandez si oui ou non j'ai le droit de dire, par exemple, aux Chemins de fer Nationaux: «vous n'allez pas construire une tour à Toronto», je vous dis que j'ai ce pouvoir.

M. Mazankowski: Vous avez ce pouvoir.

M. Marchand (Langelier): Jusqu'à ordre contraire du gouverneur en conseil. Il faut l'approbation du gouverneur en conseil. Le budget doit recevoir l'approbation de la Chambre, ainsi nous avons ce pouvoir. Il n'en est pas question.

M. Mazankowski: Avez-vous le droit de dire aux Chemins de fer Nationaux:»Messieurs les Chemins de fer Nationaux ou bien monsieur MacMillan, vous êtres responsables de faire transporter les marchandises et les denrées

[*Texte*]

sufficient amounts of capital towards the purchase of sufficient rolling stock and I would suggest that it be increased? Do you have that power as well, Mr. Marchand?

Mr. Marchand (Langelier): As with all Crown corporations they have to submit their capital budget to the Minister and to the House through the Minister and through the Governor in Council. So we can tell them: we do not agree with this. Can we compel the CN to do something by saying: well, you are going to do this. We can do so in certain areas which are defined by law.

The CTC, for example, can order the CN or the CP to maintain a branch line that they want to abandon. You know we are doing that actually. We can compel them to move the grain. There are many things we can compel them do do. Can we compel the CN, say, to build a ship for a cruise in the Caribbean? I doubt that we have this power under the law. So this is why I tell you that in the normal operation of the CN, we have power through the appropriations. That means we can control as you normally control in a committee of the kind here. As a committee, you do not have the power to run a department but you can decrease the salary of the Minister if you want to one dollar. We can do the same with the budget of the CNR or Air Canada.

The Chairman: Do not give these guys any ideas.

• 1650

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, having regard to the chronic shortage of boxcars and rolling stock, and you have been in Parliament long enough to know that this has been brought up year after year constantly . . .

Mr. Marchand (Langelier): A few times, a few times. As soon as there are problems, it is normal, this is a clearing house for complaints.

Mr. Mazankowski: But it seems to be a chronic year-in-and-year-out problem. If you sat down with the railways, particularly at budget time, and said, "Look here, we have to resolve this situation," and collectively worked out some kind of arrangement, some of these continued obstacles which we face year in and year out might be overcome.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Mazankowski, as you know, this is a problem. Of course, there were very severe criticisms against the CNR, the CPR, the government and the Department of Transport on account of the shortage of boxcars; not only is there a shortage of boxcars but it is not easy to get boxcars rapidly at this moment. This means that the forecast last year was surely wrong, by the CNR, the CPR, the BCR and by ourselves, to the extent that we could supervise all this. How can we forecast the number of box cars?

Of course, we can take the attitude to build as many boxcars as we can, regardless of the economic forecast of the industry or of Canada because we want to be sure that we are not short. Well, this is not reasonable. And what

[*Interprétation*]

dans ce pays, et je ne crois pas que vous fournissez les montants suffisants de capitaux pour l'achat du matériel roulant suffisant, et je vous dirai que ce matériel doit être augmenté». Avez-vous ce droit aussi, monsieur Marchand?

M. Marchand (Langelier): Comme c'est le cas avec toutes les sociétés de la Couronne, ils doivent présenter leur budget de capitaux au ministre et à la Chambre, par l'intermédiaire du ministre et du gouverneur en conseil. Ainsi, nous pouvons leur dire: «nous ne sommes pas d'accord avec ceci». Pouvons-nous contraindre les Chemins de fer Nationaux de faire quelque chose en disant: eh bien, vous allez le faire. Oui, nous pouvons le faire dans certains domaines qui sont définis par la législation.

Par exemple, la CCT peut dire aux Chemins de fer Naionaux ou à la CP de garder un embranchement qu'ils veulent abandonner. Vous savez que nous faisons ceci à l'heure actuelle. Nous pouvons les contraindre à faire transporter les céréales. Il y a beauocup de choses que nous pouvons les contraindre à faire. Par exemple, pouvons-nous contraindre les Chemins de fer Nationaux à construire un navire pour une croisière dans les Antilles? Je ne crois pas que nous ayons ce pouvoir aux termes de la Loi. C'est pourquoi je vous dis que dans le cadre du fonctionnement normal des Chemins de fer Nationaux, nous détenons du pouvoir par l'intermédiaire des appropriations. Ceci veut dire que nous pouvons contrôler comme vous faites normalement dans un Comité ici. En tant que Comité, vous n'avez pas le droit de gérer un ministre, mais vous avez le droit de diminuer le salaire d'un ministre, si vous voulez le faire, à $1. Nous pouvons en faire autant avec le budget du CNR ou d'Air Canada.

Le président: Ne leur mettez pas d'idées en tête.

M. Mazankowski: Monsieur le ministre, en ce qui concerne la pénurie chronique de matériel roulant et notamment de wagons couverts, et vous êtes au Parlement depuis assez longtemps pour savoir que cette question surgit de manière constante, année après année . . .

M. Marchand (Langelier): De temps en temps, en effet. Dès qu'il y a des problèmes, c'est normal; le lieu s'y prête.

M. Mazankowski: Mais il s'agit, me semble-t-il, d'un problème chronique qui resurgit d'une année à l'autre. Si l'on prenait le temps de se réunir avec les compagnies de chemins de fer, notamment au moment du budget, dans le but de trouver ensemble une solution susceptible de résoudre ce problème, on pourrait peut-être surmonter certains de ces obstacles permanents et en présence desquels nous nous retrouvons chaque année.

M. Marchand (Langelier): Monsieur Mazankoski, comme vous le savez, c'est un problème. On a sévèrement critiqué le CNR, le CPR, le gouvernement, ainsi que le ministère des Transports, en raison de cette pénurie de wagons couverts. Certes, cette pénurie existe; non seulement on manque de wagons couverts, mais il est difficile de s'en procurer rapidement à cette époque de l'année. Cela signifie que le CNR, le CPR, le BCR et nous-mêmes, nous nous sommes trompés dans nos prévisions l'an dernier lorsque nous pensions couvrir tous ces besoins. Mais, comment prévoir le nombre de wagons couverts?

Une solution serait d'en construire autant que nous pouvons, sans nous soucier des prévisions économiques de l'industrie ou du Canada, pour être absolument certains que nous n'en manquerons pas. Ce serait insensé. Prenons,

[*Text*]

they did, and this is the way to proceed, I think, when they met with the lumber companies, if you talk about the lumber industry, for example, in British Columbia, they say, "What do you think is going to be the increase next year?" And they all said—this is the report—that the increase in the activity and the movement of goods would be about 6 per cent, or is it 18 per cent. Even the companies themselves were wrong; not because they are silly but because there are things that they have not forecast well. At the same time you had a strike—and I am not complaining about the strike at the steel car company that lasted over a hundred days. So these are facts, and now we are short because of those two items.

There is another one—in the past, and the railways always played on this—and it is to rent cars from the United States or from the BCR, for example, to get cars from the CNR or the CPR because they are moving different kinds of goods, so they can borrow. But this year everybody is short of cars. There is a 25,000-car shortage in the United States so you cannot lease cars from the United States. This is why we are in this situation. Who can you blame? Of course, you can say that this damn government did not foresee that it was creating this situation or this situation was created. If you were on this side you would say this damn government created too much prosperity.

But I can tell you that this situation was not foreseen; I cannot tell you that we foresaw it because we have not foreseen it. The difference between 6 per cent and 18 per cent is quite a difference and I do not blame the lumber companies for that. So much the better, it happened this way. Now, are we going to use that as a yardstick and say, "Let us build for next year not 18 per cent but 24 per cent. If the situation changes, and instead of being 20 per cent it is 3 per cent, then you will have boxcars to sell somewhere. And you will say, "Why did you invest all this money there when we have other problems and we should have invested somewhere else?" This is the kind of risk one has to take. If you want an explanation there is this one. I was very sympathetic—and still am very sympathetic—when they asked for boxcars to move the fruit in the Okanagan Valley, they came to me and I was successful in getting a few cars; I do not know how many but they were satisfied only for a short while because there was a shortage a couple of weeks later. So this is the situation. BCR is just putting up a new plant at Squamish, I think, in order to build its own cars so that they can rely less on CP and CN, and probably they are right in doing this.

• 1655

Mr. Mazankowski: I accept your explanation, Mr. Minister, in respect of the current year. There is no question, there have been very serious difficulties, but in so far as the future outlook is concerned I think the Canadian Wheat Board has projected the fairly accurate assessment of the requirements that might be needed in future years, and I am wondering whether that is seriously being taken into consideration. Also, I reiterate the point that we have had a chronic shortage of boxcars over the last number of years, at least since I have been in the House of Commons. Does it not bother you, Mr. Minister, that we do have this problem of insufficient quantities of rolling stock when, at the same time, we see under Clause 3 projected expenditures for the year 1973 of $25.9 million for telecommunica-

[*Interpretation*]

par exemple, le cas de l'industrie du bois en Colombie-Britannique; on se réunit avec les producteurs et on leur demande quelle est, à leur avis, la hausse envisagée pour l'année à venir. C'est ce qui s'est passé et ils ont répondu que la production et le volume du transport augmenteraient d'environ 6 p. 100, ou peut-être de 18 p. 100. Or, les sociétés elles-mêmes se sont trompées; nous n'avions pas affaire à des idiots, seulement il existe un certain nombre d'impondérables. Une grève a été déclenchée à cette époque. Je n'ai rien contre cette grève, dans cette société fabriquant les wagons en acier, qui a duré une centaine de jours. Ce sont des faits qui expliquent la pénurie actuelle.

Il en existe un autre. Il s'agit de la pratique qui consiste à louer des wagons des États-Unis ou du BCR, par exemple, pour obtenir des wagons du CNR ou du CPR, qui transportent différentes denrées; il s'établit ainsi un échange. Mais cette année, tout le monde manque de wagons. Les États-Unis auraient besoin de 25,000 wagons supplémentaires. Il est donc impossible d'en louer aux États-Unis. D'où la situation actuelle. Qui doit-on blâmer? Bien entendu, on peut accuser le gouvernement de ne pas avoir prévu ce qui se produirait; ou bien on peut l'accuser d'avoir créé cette situation. Si vous étiez de ce côté-ci, vous diriez que ce gouvernement a trop fait pour la prospérité.

Mais je puis vous dire qu'on n'avait pas prévu qu'il en serait ainsi; je ne peux pas dire que nous avions prévu la situation, ce serait faux. Entre 6 p. 100 et 18 p. 100, il existe toute une marge, et je ne peux pas en accuser les producteurs de bois. Tant mieux si c'est ainsi. Dès lors, faut-il se servir de cette expérience et construire l'an prochain non pas 18 p. 100 de wagons supplémentaires mais 24 p. 100. Et si la situation se renverse et qu'au lieu de 20 p. 100 de wagons supplémentaires nous n'ayons besoin que de 3 p. 100. Il faudra vendre ces wagons couverts. Alors on nous accusera de ne pas avoir utilisé cet argent pour résoudre d'autres problèmes et de ne pas l'avoir investi ailleurs. Tels sont les risques que nous devons prendre. Vous vouliez une explication, je vous en ai donné une. Lorsqu'on m'a demandé des wagons couverts pour transporter des fruits dans la vallée d'Okanagan, j'y étais très favorable et je le suis toujours. J'ai réussi à me procurer quelques wagons; j'ignore combien, mais j'ai pu dépanner les gens, quoique seulement pendant quelque temps, puisqu'il y a quinze jours environ, il y avait pénurie de wagons. Voilà donc la situation. La BCR est justement en train de construire une nouvelle usine à Squamish, je crois, pour y fabriquer ses propres wagons afin de moins dépendre du CP ou du CN et je crois qu'elle a raison de le faire.

M. Mazankowski: J'accepte votre explication pour l'année en cours, monsieur le ministre. Il y a visiblement eu de très graves difficultés, mais pour ce qui est des années à venir, la Commission canadienne du blé a évalué d'une manière relativement précise les besoins et je voudrais savoir si l'on en tient sérieusement compte. Par ailleurs, je voudrais répéter que depuis quelques années déjà, au moins depuis mon entrée à la Chambre des communes, il y a une pénurie chronique de wagons couverts. Monsieur le ministre, est-ce que cela ne vous inquiète pas de voir que nous manquons de wagons alors que l'article 3 traitant des dépenses en 1973 prévoit des investissements de 25.9 millions de dollars dans les télécommunications, de 5.6 millions de dollars dans les hôtels, de 8.8 millions de dollars

[*Texte*]

tions, $5.6 million for hotels, $8.8 million for a CN tower and $1.2 million in investment in affiliated companies?

I only want to reiterate and stress again that the CNR, in my opinion, is basically a transportation company and a Crown corporation with certain specific responsibilities, the movement of freight and a responsibility to the people of Canada. I am wondering, again, whether perhaps a reassessment of priorities is necessary when you review the annual budget of CNR, which I presume will be coming up shortly.

Mr. Marchand (Langelier): Well, if they tell me, Mr. Mazankowski, that they take, say, $8 million for the CN tower at the expense of boxcars that will be needed then, if this is the proposal, I say "let us cut down this damn $8 million because you are first a railway."

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): But this is not what we are told. They say they have ordered boxcars and they think that they can meet . . .

Mr. Mazankowski: They did not order any grain cars, though, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): I have been told by the CN and CP, and I have no reason up until now to believe that they lie to me, that they can meet their commitment with what they have.

Mr. Mazankowski: We had that discussion with the Canadian Wheat Board and with the CNR and it is obvious there is some difference of opinion in that regard.

Mr. Marchand (Langelier): I am not ready to commit suicide on this, sir; I am telling you what they told me, that they can meet this requirement.

You may have your opinion on building a tower as high as that in Toronto, but I am telling you that I do not think this would be the cause for the CN being short of boxcars.

It is just like the $5 million to modernize rooms in a hotel. I do not know what the investment of CN is in the hotels. Do you have any idea of that figure?

Mr. Mazankowski: Eighty-three million dollars.

Mr. Marchand (Langelier): This is the investment; only to protect your investment do you have to do that. So I do not think you can relate that to the boxcars.

Mr. Mazankowski: Of course, we do not know how much they spent on . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski, I must move on to Mr. McCain who wanted to ask some questions on Clause 3.

Mr. McCain: Mr. Chairman, you may remember I asked you a question this morning in respect of what would be our field of discussion, you indicated it would be quite broad, and I would appreciate if you would extend the same leniency to me that you have to the others.

Mr. Marchand (Langelier): Do you want to have a backlog of boxcars in Sydney? There are 250 now.

[*Interprétation*]

pour une tour du CN et de 1.2 million de dollars dans les sociétés affiliées?

Je tiens uniquement à souligner et à répéter que le CN est à mon avis surtout une société de transport, une société d'État qui a des responsabilités spécifiques, c'est-à-dire le transport de marchandises et de passagers. Je me demande alors s'il ne sera pas nécessaire de modifier l'ordre des priorités au moment de la révision du budget annuel du CN qui sera présenté sous peu, j'imagine.

M. Marchand (Langelier): Eh bien, monsieur Manzankowski, si l'on me disait que cette tour de 8 millions de dollars serait construite aux dépens de l'achat des wagons couverts dont nous avons besoin je dirais non, parce que le CN est tout d'abord une société de transport.

M. Mazankowski: Oui.

M. Marchand (Langelier): Mais ce n'est pas ce que l'on m'a dit. On m'a dit que des wagons couverts ont été commandés et qu'il sera possible de répondre.

M. Mazankowski: Mais on n'a pas commandé des wagons pour le blé, monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): Les représentants du CN et du CP m'ont assuré que les wagons sont actuellement en nombre suffisant pour tenir les engagements, et jusqu'à maintenant je n'ai pas encore eu de raison de croire que l'on m'ait menti.

M. Mazankowski: Nous en avons discuté avec la Commission canadienne du blé et avec le CN et il y a visiblement une divergence d'opinions à ce sujet.

M. Marchand (Langelier): Je ne mettrais pas ma main au feu pour cela, je répète simplement ce que l'on m'a dit, c'est-à-dire qu'il sera possible de tenir cet engagement.

Vous pouvez penser ce que vous voulez de la construction d'une tour aussi élevée à Toronto, mais je vous assure que ce n'est pas cela qui entrainerait une pénurie de wagons couverts du CN.

C'est la même chose avec les 5 millions de dollars qui doivent servir à la modernisation des chambres d'un hôtel. J'ignore combien d'argent a été investi par le CN dans ces hôtels. En avez-vous une idée?

M. Mazankowski: Quatre-vingt-trois millions de dollars.

M. Marchand (Langelier): C'est l'investissement. Il est nécessaire pour protéger le placement. On ne peut donc pas établir de lien avec la question des wagons couverts.

M. Mazankowski: Nous ignorons, évidemment, combien d'argent on a dépensé pour . . .

Le président: Monsieur Mazankowski, je dois donner la parole à M. McCain qui voulait poser des questions au sujet de l'article 3.

M. McCain: Monsieur le président, ce matin, je vous ai demandé de quoi nous allions discuter à peu près, vous vous en souvenez peut-être, et vous m'avez dit que le cadre de nos discussions sera assez large. Je vous demanderais donc d'être aussi patient avec moi qu'avec les autres.

M. Marchand (Langelier): Croyez-vous qu'il y ait une pénurie de wagons couverts à Sydney? Il y en a 250 à l'heure actuelle.

[*Text*]

Mr. McCain: No, I am not going into that, but I think that what has happened cannot be underestimated as an item of importance and as an indicator that perhaps the CNR executive is spread a little bit too thin since if has gone into a multitude of interests other than those of transportation.

It seems to me it would indicate that perhaps a little more emphasis should be placed on transportation and a great deal less emphasis placed on the auxiliary and affiliated operations which the CNR executive has taken unto itself to do with the blessing of government, not necessarily this government but government over a period of years.

I think the time has come when we have to reconsider what this thing is. Is it a transportation company or is it a conglomerate type of structure which has spread itself too thin? Now, I think finally Mr. Mazankowski used a phrase which has been running through my mind, and that is, that the car shortage and the car capability, if you wish, of the railroad structure of Canada, including the CNR, has been chronically short for the last 20 years in many aspects of transportation requirements, particularly of the agricultural industry, and they have modernized in virtually every field other than agriculture. For instance, in the automobile industry they finally found ways and means to buy new cars to haul automobiles to put the trucks off the road. It would seem to me that the same kind of initiative, experimentation, development in the field of transportation is required in fields other than that of moving automobiles, and certainly is necessary in the field of agriculture. From Kelowna to Kentville you cannot get enough of the right kind of cars from any railroad in Canada to move perishable agricultural products and you have not been able to.

• 1700

Mr. Chairman, I would like to ask the Minister—he has stated that they have not built enough cars—why have they not build enough bars? You gave a forecast that was placed in their hands by the lumber industry and by the wheat board and so on, but there has been a chronic periodic transportation shortage at least every year in the field of agriculture. Now, why have they not built cars, and can you instruct them to do so?

Mr. Marchand (Langelier): Sir, I think every year when they have shortages of cars this is what I learned—excuse me if I have not been in that trade for my life, I have been somewhere else—but they told me that every year, except for a few odd years, when they were short they could lease cars from the United States or from another railway. The B.C. railway used to lease from CP or CN, and CP and CN from the Americans, because you had peaks and valleys and the peaks and valleys do not necessarily correspond in the two countries. So this is the way they could take care of the movement of goods. If you say that there has been for 25 years a shortage of cars all the time in Canada, where are all those goods? Gee, there should be an amount that has never been moved in Canada. I do not think it is as tragic as you say.

[*Interpretation*]

M. McCain: Non, ce n'est pas de cela que j'allais parler, mais je crois que l'on ne peut pas trop souligner l'importance de ce problème qui indique que la direction du CN a peut-être un peu trop éparpillé ses intérêts puisqu'elle s'est engagée dans une multitude d'activités qui n'ont rien à voir avec les transports.

Il faudrait qu'elle s'occupe un peu plus des transports et beaucoup moins des opérations secondaires que la direction du CN a lancées avec la bénédiction du gouvernement, d'ailleurs pas nécessairement celui que nous avons à l'heure actuelle.

Le moment est venu de réévaluer la chose. Est-ce qu'il s'agit d'une compagnie de transport ou d'une entreprise genre conglomérat qui est active dans trop de domaines? Je crois que, finalement, monsieur Mazankowski, a utilisé une phrase qui me trottait dans la tête soit que la question de la pénurie de wagons et de la capacité des wagons du réseau ferrovière du Canada, y compris le CN, a toujours été déficitaire au cours des vingt dernières années sous beaucoup d'aspects des besoins de transport, surtout dans l'agriculture; on s'est modernisé dans tous les secteurs sauf celui de l'agriculture. Par exemple, dans le secteur de l'industrie automobile, ils ont finalement trouvé un moyen d'acheter de nouveaux wagons pour transporter les automobiles et ainsi retirer des camions de la route. Il me semble que le même genre d'initiatives, d'expérience, de travaux de mis en point dans le secteur du transport est nécessaire dans des domaines autres que celui du transport des automobiles; il est certainement nécessaire en agriculture. De Kelowna à Kentville, il est impossible d'obtenir le bon genre de wagons de toutes entreprises ferrovières du Canada pour transporter des produits agricoles périssables. On a pas réussi à le faire.

Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre—il a affirmé que l'on avait pas construit suffisamment de wagons—pourquoi ils n'ont pas construit suffisamment de wagons? Vous avez mentionné les prévisions qu'ils avaient obtenues de l'industrie du bois et de la Commission du blé blé, etc., mais il y a toujours eu pénurie à certains moments de l'année dans le secteur de l'agriculture. Pourquoi n'ont-ils pas construits de wagons et pouvez-vous leur dire de le faire?

M. Marchand (Langelier): Monsieur, je pense que chaque année où il y a eu pénurie de wagons, selon ce que j'ai appris, vous me pardonnerez de n'avoir pas toujours été actif dans ce secteur pendant ma vie, j'ai été occupé ailleurs,—mais on m'a dit que chaque année, à l'exception de quelques années, ils ont pu louer des wagons des États-Unis ou d'une autre compagnie de chemins de fer lorsque l'on en manquait. La BC railway avait l'habitude de louer des wagons de CP ou du CN et le CP et le CN des Américains. Ceci est attribuable aux périodes de pointe et aux périodes creuses qui ne se produisent pas nécessairement en même temps dans les deux pays. C'est donc de cette façon qu'ils ont pu assurer le transport des marchandises. Si vous affirmez qu'il existe depuis 25 ans une pénurie de wagons au Canada, où sont toutes ces marchandises? Il doit y en avoir une certaine quantité qui n'ont jamais été transporté au Canada. Je ne pense pas que la situation soit aussi tragique que vous l'affirmiez.

[*Texte*]

Mr. McCain: Well, Mr. Chairman, I submit it is a basic requirement of good management to be able to handle peaks and valleys in the volume of business that any company is going to do.

Mr. Marchand (Langelier): So even when everybody says . . .

Mr. McCain: Now the peaks and valleys have been there for as far back as the CPR and the CNR have had rail lines in Canada.

Mr. Marchand (Langelier): Why do you not give hell to the lumber companies because their forecast was wrong?

Mr. McCain: No. Mr. Chairman, I submit the lumber company was able to cope with its increased orders. It was able to put the material at the tracks and it was able to meet its requirements. I submit that when there is an extra strain on their demand, an extra increase in productivity required by the use of their equipment, I think it is the duty of this Committee to say to the railroad, you have to find ways and means to do it. Price Brothers would say to their paper mill: we have to have an extra 500 tons of paper in the month of January over and above what you are supposed to be able to do, and they are going to do it or else.

Mr. Marchand (Langelier): I do not want to give a blessing to the history of, or all decisions made by, CN and CP, but I am old enough to know that all companies, all human institutions, have made wrong decisions or wrong forecasts. Who knew three years ago that there would be a shortage of steel this year?

Mr. McCain: Mr. Chairman, excuse me, I do not like to interrupt the Minister, but my time is limited.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, mine too.

Mr. McCain: I appreciate that you are giving us the same reasons, sir, that you have given us before, but I . . .

Mr. Marchand (Langelier): Because I am not going to invent reasons every day.

Mr. McCain: No, no.

Let me give you one example of where I feel that there is an opportunity for the Canadian transportation system on rails at least. We need both, and I do not mean to talk about one to the preclusion of the others, but we are only on one in this bill. An American line across the border from my home will approach the potato industry and agree to deliver potatoes to shipside in the State of Maine for one-half the same price it costs us to deliver potatoes to shipside in the Port of Saint John. And they will come over and solicit that business.

They are looking for it.

• 1705

Mr. Chairman, I submit that under those circumstances I have every right to suggest to this Committee that it is our duty to ask the transportation structure on the rails in this country how can a company in the State of Maine deliver it at least as many rail miles as you have to for half the price? That company has submitted an annual report to its stockholders showing a profit on an annual basis.

[*Interprétation*]

M. McCain: Monsieur le président, je dirai que c'est un principe fondamental de bonne gestion que de pouvoir faire face aux périodes de pointe et aux périodes creuses que connaît le chiffre d'affaires de toute entreprise.

M. Marchand (Langelier): Donc, même quand tout le monde déclare . . .

M. McCain: Ces périodes de pointe et ces périodes creuses existent depuis que le CP et le CN exploitent des lignes de chemins de fer au Canada.

M. Marchand (Langelier): Pourquoi n'engueulez-vous pas les compagnies de bois parce qu'ils ont donné des prévisions qui étaient fausses?

M. McCain: Non. Monsieur le président, je dirai que l'entreprise d'exploitation forestière a pu faire face à l'augmentation de ses commandes. L'industrie a pu amener les produits aux lignes de chemins de fer et elle a pu répondre aux besoins. Je suis d'avis que lorsqu'il y a une demande très forte, lorsqu'une augmentation additionnelle de la productivité est nécessaire dans l'utilisation de leur matériel, il est du devoir du Comité de dire aux chemins de fer de trouver des façons d'y faire face; Price Brothers informerait leur usine de papier qu'ils doivent produire 500 tonnes additionnelles de papier en janvier en plus de ce qu'ils produisent normalement et l'usine devrait le faire, ou faire face aux conséquences.

M. Marchand (Langelier): Je ne veux pas sanctifier toutes les décisions prises antérieurement par le CN et le CP, mais je suis assez vieux pour savoir que toutes les compagnies, toutes les institutions humaines, ont pris de mauvaises décisions ou fait de mauvaises prévisions. Qui savait, il y a trois ans que nous connaîtrions une pénurie d'acier cette année?

M. McCain: Monsieur le président, je m'excuse. Je n'aime pas interrompre le ministre, mais mon temps est limité.

M. Marchand (Langelier): Oui, le mien aussi.

M. McCain: Je vois que vous nous donnez les mêmes raisons, monsieur, que vous nous avez fournies antérieurement, mais je . . .

M. Marchand (Langelier): Parce que je ne vais pas inventer de nouvelles raisons chaque jour.

M. McCain: Non, non.

Permettez-moi de vous donner un exemple où, à mon avis, il y a des possibilités qui s'offrent au réseau canadien de transport, du moins, au réseau ferroviaire. Nous avons besoin des deux et je ne veux pas parler uniquement de l'un des réseaux à l'exclusion des autres, mais ce bill ne traite que d'un seul réseau. Une entreprise américaine au delà de la frontière près de chezmoi, est entrée en contact avec l'industrie de la pomme de terre et a accepté de livrer des pommes de terre à un port dans l'État du Maine pour la moitié du prix que nous devons payer pour faire livrer des pommes de terre dans le port de Saint-Jean. Cette entreprise va venir offrir ses services.

Ils le cherchent.

Monsieur le président, je dirai que, dans ces circonstances, j'ai tout à fait le droit de suggérer à ce Comité qu'il nous incombe de demander quelle est la structure des transports ferroviaires dans ce pays. Comment une société du Maine peut-elle transporter ses produits sur autant de miles que vous, mais pour la moitié du prix? Cette société a présenté un rapport annuel à ses actionnaires qui indique un profit.

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): I think if you want to help me and help the country you should put a few details on a piece of paper and perhaps I can provide you with an answer. At first sight, if we have railways in Canada that can do this kind of thing, then I think we are going to have to fire everybody. I do not know if you are interested in that . . .

Mr. McCain: No, we are not, we are going to try to find out how they did it.

Mr. Marchand (Langelier): Then will you please give us some details. You do not expect me to say that surely you are right and this is what happened. I do not know. I think we will have to check the facts with the railways, and perhaps it is not exactly what you have been told.

Mr. McCain: Mr. Chairman, somewhere in the offices of some of his staff Mr. MacMillan of the CNR would have statistical evidence to support the picture which I have presented today. I can get it for you, but it is already on file with the CNR.

Mr. Marchand (Langelier): What is the name of that firm?

Mr. McCain: The B & A railroad, Bangor and Aroostook.

Mr. Marchand (Langelier): To whom did they offer that?

Mr. McCain: To the potato industry of the Province of New Brunswick.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but the industry does not . . .

Mr. McCain: Then go to the McCain Produce Company. I do not own a share of their stock. Let me make that very clear.

Mr. Marchand (Langelier): In what year?

Mr. McCain: But they have the file and they will supply it. If you ask them for it you will get a file that thick. Write them a letter.

Mr. Marchand (Langelier): All right. We will try to get it.

The Chairman: Mr. McRae on Clause 3.

Mr. McRae: I have one or two very short comments. One of them is that I think we are being unduly heavy on CNR and Air Canada. It seems to me that the areas listed, telecommunications, hotels, the CN tower, investment and affiliated companies, are quite legitimate. Certainly telecommunications has been a traditional part of railroading since railroading began. Looking at the whole field of telecommunications, I think the railroads have been very successful. In certain areas of telecommunications the CNR has been particularly successful. In other words, if we were to deny, as seems to be suggested, this kind of expenditure, it seems to me that we would be putting this railway in some jeopardy and therefore handing the business over to CP of someone else, and I cannot accept this. Hotels have been part of the transportation system. I am convinced that with the long-term energy commitments we are going to have to meet that passenger service will be back in. There is no question in my mind that passenger service will be back in and that the hotels, the travel industry and the railways are one and the same and therefore they should be into this. The CN tower seems to be a self-supporting sort of thing and again it is an arrangement with the CPR and others. It seems to me that opposi-

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Je crois que si vous voulez m'aider et aider le pays, vous devriez écrire quelques détails sur une feuille de papier, et peut-être je pourrai vous donner une réponse. A première vue, si des chemins de fer au Canada peuvent faire ce genre de choses, il va falloir congédier tout le monde. Je ne sais pas si vous vous y intéressez . . .

M. McCain: Non, nous ne le ferons pas. Nous allons découvrir comment ils l'ont fait.

M. Marchand (Langelier): Alors, voulez-vous nous donner des détails? Vous ne pouvez pas croire que je vais dire que vous avez tout à fait raison, et c'est ce qui s'est passé. Je ne sais pas. Il va falloir vérifier les faits auprès des chemins de fer, parce que ce n'est peut-être pas tout à fait ce qu'on vous a dit.

M. McCain: Monsieur le président, quelque part dans les bureaux de son personnel, M. MacMillan des Chemins de fer Nationaux aurait des statistiques qui appuieraient ce que je vous ai dit aujourd'hui. Je peux vous les fournir, mais c'est déjà aux Chemins de fer Nationaux.

M. Marchand (Langelier): Quel est le nom de cette société?

M. McCain: Les Chemins de fer B & A, *Bangor and Aroostook.*

M. Marchand (Langelier): A qui ont-ils fait l'offre?

M. McCain: Aux producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick.

M. Marchand (Langelier): Oui, mais ces producteurs ne . . .

M. McCain: Eh bien, demandez à la *McCain Produce Company.*hf Je ne suis pas actionnaire de cette société. Je vous le précise.

M. Marchand (Langelier): En quelle année?

M. McCain: Ils ont le dossier, et ils vont vous le fournir. Si vous le demandez vous allez rececoir un dossier très épais. Écrivez-leur une lettre.

M. Marchand (Langelier): D'accord. Nous allons essayer de nous le procurer.

Le président: Monsieur McRae sur l'article 3.

M. McRae: Je n'ai qu'un ou deux commentaires très brefs. Je crois tout d'abord que nous insistons trop sur les Chemins de fer Nationaux et sur Air Canada. Il me semble que les domaines indiqués à savoir les télécommunications, les hôtels, la Tour CN, les placements dans des compagnies affiliées, sont tout à fait légitimes. Certes, les télécommunications ont fait partie traditionnellement des chemins de fer depuis leur avènement. Si on regarde le domaine des télécommunications, je crois que les chemins de fer ont connu beaucoup de succès. Dans certains domaines de télécommunications, les Chemins de fer Nationaux ont connu un succès particulier. Autrement dit, si nous nions ce genre de dépenses comme a suggéré mon collègue, il me semble que nous mettrions ces chemins de fer en danger, tout en donnant une plus grande partie du commerce au CP ou à quelqu'un d'autre. Et je ne peux pas l'accepter. Les hôtels ont fait partie du service de transport. Je suis convaincu qu'avec les engagements d'énergie à long terme, il va falloir rétablir le service de passagers. A mon avis, il est certain que le service de passagers sera rétabli et que les hôtels et les chemins de fer sont solidaires, et ils devraient le prendre en considération. La Tour CN semble être autonome du point de vue finances, et encore une fois

[*Texte*]

tion to these kinds of expenditures would put the CNR at a disadvantage to its other competitors. I feel that there is no justification for this kind of thinking.

On the other hand, I am not convinced that over the years the railways have handled the question of flat cars, grain cars, and so on, the way they should, and I think there is much to be said for the government having more control over where these cars go.

I think there is a great difference between the Bangor and Aroostook Railroad a large national system. That railroad is just going to operate in the potato industry and that is about it, and it is a lot easier to function in a single small area.

With CN, the priorities across the country have to be considered. It is difficult to arrange priorities with a large company the size of CN in the way priorities can be arranged by a small railroad. That may be justification for having smaller railroads—for decentralizing—I do not know.

The Chairman: Mr. McCain, on a point of order.

• 1710

Mr. McCain: I submit to you, Mr. Chairman, that it is my responsibility in this Committee to speak on behalf of agriculture; agriculture in particular in my constituency, and agriculture in general in Canada.

When, as a result of the transportation system in Canada, we find ourselves paying twice as much to serve the same markets as our competitors about nine miles away—as the crow flies—it is my duty to put this before it. There is no reason why anybody should make excuses for a double charge on any product produced in this country moved by our own transportation system. Am I right?

An hon. Member: You are right.

Mr. McRae: On the same point of order: I was not referring to the price of the thing, I was referring to the movement. There has been concern in the Maritimes; there has not been enough rolling stock to move the things that have to be moved. It is much easier for a smaller railway to organize around this kind of thing.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am compelled to raise a point of order arising out of the statement of Mr. McRae.

He has implied that we, on this side, are deliberately trying to downgrade the operations of the CNR by questioning some of the items contained in Clause 3. Quite the contrary: we are basically concerned in assisting, and hoping that the CNR will expand its operations in the business for which it was originally intended, the transportation business. It is on that basis that we question some of these expenditures, certainly it is not with the intention of downgrading the operations of the CNR, particularly in the transportation field.

I think that must be clarified. I certainly hope that Mr. McRae, at some later opportunity, might modify his remarks to the extent that that sort of implication might be withdrawn.

[*Interprétation*]

c'est un accord avec la CTR et autres sociétés. Il me semble que de s'opposer à ce genre de dépenses désavantagerait en effet les Chemins de fer Nationaux par rapport à ses concurrents. Je suis d'avis que cette ligne de pensée n'est pas du tout justifiée.

D'autre part, je ne suis pas convaincu que les chemins de fer ont fait ce qu'il fallait quant aux wagons destinés au transport des céréales, etc. Je crois qu'il serait peut-être préférable que le gouvernement ait plus de contrôle sur les destinations de ces wagons.

Je crois qu'il y a une grande différence entre le *Bangor and Aroostook Railroad* et un grand réseau national. Cette compagnie ne transportera que des pommes de terre. C'est beaucoup plus facile de se restreindre à un seul domaine d'activité.

En ce qui concerne le CN, il faut tenir compte des priorités à travers le pays. Lorsqu'il s'agit d'une grande société comme le CN, il est difficile d'étudier les priorités comme on pourrait le faire avec une petite société ferroviaire. Cela justifierait peut-être l'existence de sociétés ferroviaires plus petites—pour la décentralisation—je ne sais pas.

Le président: Monsieur McCain, vous invoquez le Règlement.

M. McCain: Monsieur le président, je veux vous dire qu'il m'incombe dans ce Comité de parler au nom des agriculteurs, et en particulier de ceux de ma circonscription, et de l'agriculture en général au Canada.

Lorsque, à cause du réseau des transports au Canada, nous nous payons deux fois plus que nos concurrents pour desservir les mêmes marchés qui se trouvent à peu près neuf milles de nous à vol d'oiseau, il m'incombe de le dire. Rien ne devrait inciter quelqu'un à invoquer des excuses pour un tarif double sur un produit canadien transporté par notre propre réseau de transport. Est-ce que j'ai raison?

Un député: Vous avez raison.

M. McRae: A ce même sujet, je ne parlais pas de prix mais plutôt de transport. On s'inquiète dans les provinces maritimes; il n'y a pas assez de matériel roulant pour transporter les produits qui doivent être transportés. C'est beaucoup plus facile pour une petite société ferroviaire d'organiser ce genre de choses.

Le président: Monsieur Guay.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis contraint d'invoquer le Règlement à la suite de la déclaration de M. McRae.

Il a insinué que nous, de ce côté, essayons délibérément, de détériorer les opérations du CN en mettant en doute quelques-uns des postes compris dans l'article 3. C'est tout à fait le contraire: nous voulons aider le CN à étendre ses opérations dans ce domaine pour lequel la société a été établie à l'origine, celui des transports. C'est pourquoi nous mettons en doute quelques-unes de ces dépenses, et ce n'est certainement pas avec l'intention de détériorer les opérations du CN en particulier dans le domaine des transports.

Je crois que nous devons préciser ceci. J'espère que M. McRae, pourra plus tard modifier ses commentaires pour que ce genre d'insinuations soit supprimé.

[*Text*]

Mr. McRae: On a question of privilege, Mr. Chairman: I am not saying that Mr. Mazankowski or anybody else thinks this way; I am saying that this is what is likely to happen.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, I would like to agree with Mr. McCain, and tell him that the sooner he can make the information pertaining to this American railroad available to the Minister, the sooner we will be able to look at this. As the Minister pointed out, he does not want to let these statements, or this evidence, go by without full consideration. I agree with him wholeheartedly. I am also pleased that he brought the matter to our attention and to the attention of this Committee.

My other point should have been my first one, as I am sure all the members of this Committee will appreciate. Today is the anniversary of the Minister of Transport's being appointed a Minister for the first time. On December 18, 1965 he became Minister of Manpower and Immigration.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Guay (St. Boniface): I thought I would mention it.

Mr. Marchand (Langelier): I should have stayed there.

Mr. Guay (St. Boniface): To answer your question, Mr. McKenzie: he told me that once this bill is passed he will entertain your thoughts on that particular matter.

There is another thing; possibly this could be out of order, yet we have all been talking about boxcars, and the shortage and so on was discussed to a great extent this morning. As was mentioned by the Minister and others, let us not forget the leasing power the railroads have today in regard to obtaining cars.

Also, I think the discussion this Committee had with the gentlemen from the Wheat Board—Mr. Gibbings in particular—should be reviewed, and possibly looked at again. We should not overlook what Mr. Gibbings said; I think it is very important.

This is all I wanted to say, other than that I would like you to put me down for the next round. I do not want to take the time of this Committee; rather, I want to be brief to accelerate the looking over of the bill can adopt it as soon as possible.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

• 1715

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, one of the major considerations we have is the way the national system is organized with hotels, the tower, and other things that seem to be integrated with the rail system. Unfortunately, that is not the way the competitor operates. The competitor operates, and I am talking about the CPR, with a separate company for its hotels and another for its real estate operations.

One of our major concerns is that the executive and directors of this company seem to be putting more of their attention and energies to the grandiose schemes and do not seem to be paying attention to the equipment required to provide adequate transportation.

[*Interpretation*]

M. McRae: Je pose la question de privilège, monsieur le président. Je ne veux pas dire que M. Mazankowski, ou quelqu'un d'autre, pense de cette façon; je veux dire que c'est ce qui va probablement se produire.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je suis d'accord avec M. McCain, et aussitôt qu'il pourra communiquer au ministre les renseignements concernant cette société ferroviaire américaine, nous pourrions étudier la question. Comme le ministre l'a signalé aujourd'hui, il veut que ces déclarations ou ces témoignages fassent l'objet d'une étude approfondie. Je suis entièrement d'accord avec lui. Je suis content qu'il attire notre attention et celle du Comité sur cette question.

J'aurais dû parler de mon prochain sujet en premier, comme je suis certain que tous les députés ici présents vont comprendre. Aujourd'hui, c'est l'anniversaire de la première nomination du ministre des Transports en tant que ministre. Le 18 décembre, 1965 il devenait Ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration.

Des voix: Bravo, bravo.

M. Guay (Saint-Boniface): J'ai cru devoir le mentionner.

M. Marchand (Langelier): J'aurais dû y rester.

M. Guay (Saint-Boniface): Pour répondre à votre question, monsieur McKenzie, il m'a dit que, lorsque ce bill serait adopté, il étudierait vos idées sur cette question en particulier.

Il y a autre chose: il se peut fort bien que ceci soit irrecevable, mais nous avons tous longuement parlé ce matin des wagons couverts, de la pénurie, etc. Comme l'a dit le ministre entre autres, n'oublions pas que les chemins de fer peuvent louer des wagons couverts aujourd'hui.

Aussi, je crois qu'il faudrait etudier et réexaminer les entretiens du Comité avec des représentants de la Commission du blé, et en particulier avec M. Gibbings. Il ne faut pas oublier ce qu'a dit M. Gibbings. Je crois que c'est extrêmement important.

C'est tout ce que je voulais dire, sauf que j'aimerais que vous inscriviez mon nom pour le prochain tour. Je ne veux pas prendre tout le temps du Comité; au contraire, je veux parler brièvement afin d'accélérer l'étude du bill, pour que nous puissions l'adopter aussitôt que possible.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, un de nos plus grands problèmes est l'intégration au réseau ferroviaire national d'hôtels, de la Tour et d'autres choses. Ce n'est malheureusement pas ainsi que fonctionnent ses concurrents. Le CPR a une société à part pour diriger ses hôtels et une autre société pour diriger ses opérations dans le domaine des biens immobiliers.

Une chose qui nous préoccupe beaucoup est le fait que le conseil d'administration de cette société consacre son temps et ses énergies aux projets de grande envergure plutôt que de s'occuper de fournir le matériel nécessaire à un service convenable de transport.

[*Texte*]

The Minister made some comments about cars and I was amazed the other day when the railway advised they had not built a single car that would be useful for carrying grain. Surely that it a serious charge, a serious situation, when we have an enormous grain trade, we have people right across Canada concerned about feed grains and the movement to export of a primary product, and we have the national railway not purchasing cars that are adequate for the movement of grain. Now they have purchased a number of cars, cars useful for the movement of lumber, cars for the movement of potash, and they have indicated of course that they make more money on those movements. The Minister has indicated that, too.

Perhaps it is time that the Minister gave some leadership here in terms of a system that would perhaps make the movement of primary products profitable to the railways in terms of, if necessary, subsidies, or, if necessary for the railways in fact to move primary products, and with an incentive to do this. But that does not seem to be the case, particularly with this railway, because this is the railway we have the authority to deal with.

Mr. Minister, the railway has gone into extensive development projects. I was concerned in Committee when the railway said that they were building a tower in Toronto that would be a focal point for a development. I find that that tower is going to cost a minimum of $29.5 million and that the appropriation of $8.8 is only for this year. It strikes me that this tower is perhaps for the benefit of the CBC, and it is perhaps a real estate venture for the focal point for a Toronto development. I was not very happy about the suggestion that the CPR which was also a joint owner of the land through Marathon Realty, was going to have certain benefits from this tower and perhaps give certain things up in exchange. Which perhaps one suggestion is that the whole question of hotels and towers should be transferred to another Crown corporation, that you should have leadership in that, and direct the railway to pay attention to the movement of transportation and not to the various projects it has. It is really from that point of view I speak, as well as from the point of view that I seriously feel the railway has neglected transportation. So I would like to make a couple of amendments to this budget.

Mr. Chairman, with respect to Clause 3(1)(a), I move that:

> Clause 3(1)(a) on page two be amended by deleting lines 13 and 14 and by changing the total in line 18 to $211,021,000.

In effect, that is to remove lines 13 and 14 on page two and changing the appropriate total.

I am sorry but I do not have a French version of this, sir, but I would ask the clerk to have the necessary translations made. In the French version the lines would be 14 and 15 but the total would be in the same line.

Also, sir, I would like to move an amendment to Clause 3(1)(b) by deleting line 27 in the English version— and I believe that is probably line 28 in the French version on page two, and adding the following . . .

[*Interprétation*]

Le ministre a fait quelques remarques au sujet des wagons, et j'étais étonné l'autre jour lorsque les chemins de fer ont déclaré qu'ils n'avaient pas construit un seul wagon qui pourrait servir pour le transport des céréales. Nous nous trouvons dans une situation bien grave lorsque les chemins de fer n'achètent pas des wagons qui seraient utilisables pour le transport des céréales, alors que nous en cultivons tant et que tant de personnes partout au Canada s'occupent de la culture, du transport et de l'exportation de céréales. Les chemins de fer ont acheté un certain nombre de wagons pour transporter le bois de construction et la potasse, et ils ont indiqué que le transport de ces produits leur est plus rentable. Le ministre a dit la même chose.

Il est peut-être temps pour le ministre de prendre l'initiative en instaurant un régime qui serait rentable pour le transport ferroviaire des produits primaires par le moyen de subventions, si cela est nécessaire, ou en établissant des taux qui encouragent et obligent les chemins de fer à transporter ces produits, mais, tel n'est pas le cas, surtout en ce qui concerne le chemin de fer en question, étant donné que c'est celui avec lequel nous avons l'autorisation de traiter.

Le chemin de fer a entrepris des projets d'aménagement de grande envergure. J'ai exprimé mon inquiétude en comité lorsque le chemin de fer a déclaré qu'il allait construire à Toronto une tour qui serait le point de mire pour un projet d'aménagement. On m'apprend que cette tour va coûter au moins 29.5 millions de dollars, et que le crédit de 8.8 millions de dollars est pour cette année seulement. Il me semble que c'est Radio-Canada qui va bénéficier de la construction de cette tour, qui est peut-être en même temps une affaire d'aménagement immobilier qui serait le point de mire dans un plus grand projet d'aménagement pour la ville de Toronto. Je n'étais pas très content d'apprendre que la CPR, qui était également propriétaire conjoint du terrain par l'entremise de *Marathon Realty*, allait jouir de certains bénéfices découlant de la construction de cette tour, et qu'ils allaient peut-être faire certaines concessions pour les obtenir. Je pense que le problème des hôtels et des tours devrait être transféré à une autre société d'État, et que vous devriez prendre l'initiative dans cette société et demander au chemin de fer de s'occuper davantage des problèmes relevant du transport plutôt que de faire de grands projets. Mon point de vue est que le chemin de fer ne s'est pas occupé assez du transport comme tel. J'aimerais donc proposer quelques amendements à ce budget.

A l'article 3(1)(*a*), je propose que:

> Que l'article 3(1)*a*) à la page 2 soit modifié en supprimant les lignes 13 et 14 et en changeant le total à la ligne 18 à $211,021,000.

Je cherche donc à supprimer les lignes 13 et 14 à la page 2 et à changer le total qui s'y rapporte.

Je m'excuse, mais je n'ai pas la version française de cet amendement. Je vais demander au greffier d'en faire faire la traduction. Les lignes 13 et 14 seraient les lignes 14 et 15 de la version française, mais le total figurerait toujours à la ligne 18.

Aussi, j'aimerais proposer qu'on modifie l'article 3(1)*b*) en supprimant la ligne 27 dans la version anglaise—ce qui est, je crois, la ligne 28 dans la version française à la page 2, et en ajoutant ce qui suit . . .

[*Text*]

• 1720

Mr. Campbell: Excuse me, Mr. Chairman. Could you read the line so we would know exactly whether it is different in French and English? You might tell us what you want to replace.

Mr. Blenkarn: In the English version, in the second amendment deleting line 27 on page 2 and substituting or adding the following:

> and payable before that day provided that no funds shall be invested in hotels or in CN Tower Limited; and

Mr. Campbell: Excuse me, could you read the line as it reads at the moment, please?

Mr. Blenkarn: The line as it reads at the moment says:

> and payable before that day; and

The Chairman: Mr. Blenkarn, are they all tied together or could we treat each amendment separately, so we could know where we were at?

Mr. Blenkarn: I think they are all tied together, Mr. Chairman.

The Chairman: I did not get the last one on line 27 and 28.

Mr. Guay (St. Boniface): That is going to change the clause.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, may I say in support of these amendments that the purpose of the amendment is to force the railway to set up, or the government to set up, a new form of financing these things so that they come out of railway expenses and the railway no longer comes to us and says that they are entitled to relatively cheap money to finance what are relatively commercial ventures. The business of hotels is really not properly the business of Canada. That should be private business in this country. It can be set up that way and if it is going to be a Crown corporation, let it stand on its own feet.

The same applies to what can only be described as a tourist attraction in the City of Toronto. That should be financed on the same kind of basis and run in the same fashion. The railways should not keep branching out into new classes of business. When they come to us for money they should be coming to us for money for the transportation of people and goods. These other ventures really do not come within the purview of railways.

The Chairman: Mr. Blenkarn, you were more or less arguing the case for your amendments. I have not ruled them in order or out of order.

Mr. Guay (St. Boniface): Did you say you are ruling it in order?

The Chairman: I have not made any ruling yet, Mr. Guay. I would accept some guidance from the Committee as to whether or not the Committee felt they were in order before I brought down a ruling, and I am always willing to learn from you, Mr. Guay. I would appreciate any guidance you might want to give me.

[*Interpretation*]

M. Campbell: Je m'excuse, monsieur le président, pourriez-vous lire la ligne en question pour que nous sachions exactement s'il y a une différence entre le français et l'anglais? Pourriez-vous nous dire ce que vous voulez remplacer?

M. Blenkarn: Dans la version anglaise, le deuxième amendement retranche la ligne 27 de la page 2, laquelle est remplacée par ce qui suit:

> payables antérieurement à la date susdite pourvu qu'aucun fonds ne soit investi dans les hôtels ou dans La tour CN Ltée; et

M. Campbell: Je m'excuse, pourriez-vous lire la ligne telle qu'elle est rédigée actuellement?

M. Blenkarn: Cette ligne se lit actuellement comme suit:

> payables antérieurement à la date susdite; et

Le président: Monsieur Blenkarn, pourriez-vous nous dire, afin que nous sachions où nous en sommes, si les amendements sont groupés ou si nous pouvons les considérer séparément?

M. Blenkarn: Je crois qu'ils viennent ensemble, monsieur le président.

Le président: Je n'ai pas entendu le dernier amendement aux lignes 27 et 28.

M. Guay (Saint-Boniface): L'article va s'en trouver modifié.

M. Blenkarn: Monsieur le président, j'aimerais dire en faveur de ces amendements qu'ils ont pour but d'obliger la compagnie de chemins de fer, ou le gouvernement, à établir une nouvelle forme de financement de ces activités de façon à ce qu'elles ne soient plus imputées aux dépenses des chemins de fer et que la compagnie ne doive plus nous affirmer qu'ils ont le droit d'obtenir des fonds à peu de frais pour financer des entreprises qui sont plutôt commerciales. L'exploitation d'hôtels n'est pas vraiment une question qui est du ressor du Canada. Elle revient plutôt au secteur privé. On devrait organiser ces activités de cette façon et si l'on doit créer une société d'État, créons une société indépendante.

Il en va de même pour cette entreprise qui ne peut être décrite que comme une attraction touristique à Toronto. Cette tour devrait être financée suivant les mêmes principes et exploitée de la même façon. Les chemins de fer ne devraient pas se diversifier dans de nouveaux secteurs. Lorsqu'ils se présentent devant nous, ils devraient demander des fonds pour assurer le transport des gens et des marchandises. Ces autres entreprises ne font pas vraiment partie des responsabilités des chemins de fer.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous présentez là plus ou moins un argument en faveur de vos amendements. Je n'ai pas encore dit s'ils étaient recevables ou non.

M. Guay (Saint-Boniface): Avez-vous dit que vous déclariez les amendements irrecevables?

Le président: Je n'ai pas encore pris de décision, monsieur Guay. Avant de prendre une décision, j'aimerais obtenir l'avis des membres du comité sur la question de la recevabilité ou la irrecevabilité de ces amendements et je suis prêt à profiter de votre expérience, monsieur Guay. Je vous serai gré de tout avis que vous aimeriez me fournir.

[*Texte*]

I see Mr. Campbell is anxious to advise me of his opinion on whether these amendments are in order. Mr. Campbell, on the question of whether they are in order, not whether they are good or bad.

Mr. Campbell: I do not believe that is in order, Mr. Chairman. First of all, in regard to hotels, we know that in both countries the major airlines and major railway companies have hotels and accommodation facilities for their passengers, the CPR for one; even if it has a subsidiary company it is controlled by CPR. As the Minister mentioned the item for hotels is not for expansion. It is simply to renovate. We have been criticizing the lack of profits. If we do not renovate profits will continue to go down.

The Chairman: Mr. Campbell, there is a lot of merit to what you say. But as the Minister said this afternoon in describing his powers and the powers of the Committee, we can reduce his salary to one dollar. I would not think it advisable, but the Committee can still do it. While I recognize that the CNR has hotels and I recognize that they have to spend money to repair those hotels, if this Committee wants to curtail the expenditures of money on hotels under this bill, I suppose the Committee has the power to make the CNR find money from somewhere else to repair the hotels.

What I am saying is that there is justification in the argument you are using, but it really is not giving me any guidance on whether the amendment is in order.

• 1725

Mr. Campbell: The main reason is because their hotels are not making any money. We just finished selling a hotel that was not making any money and the CNR has been criticized.

The Chairman: If the government wants to operate a hotel, and if it is the government's policy and the railroad's policy to operate a hotel and lose money, that is their prerogative. You cannot be questioned by this Committee. As foolish as I might think the amendments are, I am inclined to think they might be in order. I would like some guidance on whether or not the Committee feels they are in order.

Mr. MacKay, on the question whether or not the amendments are in order, not on their merits. Excuse me, Mr. Campbell, I hope you understand what I was trying to say.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, as I understand, it is not within the prerogative of anyone but the government to spend money, but when it comes to reducing an amount of money, then I believe that is in order. That is about all I wanted to say. As the Minister himself indicated facetiously, he himself has supported that argument by saying that we might reduce his salary to $1. I want to assure him that certainly is not my personal wish.

The Chairman: It is not the time nor the place to do that, in any case.

Mr. MacKay: Right. But on the same principle, Mr. Chairman, I think we . . .

Mr. Guay (St. Boniface): We are very co-operative. We would not even try that.

[*Interprétation*]

Je vois que M. Campbell veut me faire connaître son opinion sur l'acceptabilité de ces amendements. Monsieur Campbell, vous avez la parole pour dire s'ils sont recevables et non pour dire s'ils sont bons ou mauvais.

M. Campbell: Monsieur le président, je ne crois pas que ces amendements soient recevables. Tout d'abord, en ce qui concerne les hôtels, nous savons que dans les deux pays les principaux transporteurs aériens et ferroviaires possèdent des hôtels et installations d'ébergement pour leurs passagers. C'est le cas du CP, même s'il s'agit d'une société filiale contrôlée par le CP. Le ministre l'a déjà mentionné, le crédit des hôtels n'est pas destiné à l'expansion. Il s'agit simplement de rénover. Nous avons critiqué le manque de profits. Si aucune rénovation n'est faite, les profits vont continuer à diminuer.

Le président: Monsieur Campbell, vos propos sont fort méritoires. Toutefois, comme l'a déclaré le ministre plus tôt en décrivant ses pouvoirs et les pouvoirs du comité, nous pouvons réduire son traitement à $1. Je ne crois pas que cela soit souhaitable, mais le comité peut néanmoins le faire. J'admets que le CN possède des hôtels et j'admets qu'ils doivent dépenser de l'argent pour réparer ces hôtels; si le comité veut limiter les dépenses faites au chapitre des hôtels en vertu du bill, je suppose qu'il peut abliger le CN à trouver ailleurs des fonds pour la réparation des hôtels.

Votre argument est justifié, mais je rappelle qu'il ne m'éclaire pas du tout sur la question de la recevabilité de l'amendement.

M. Campbell: La raison principale, c'est que les hôtels ne sont pas rentables. Nous venons de vendre un hôtel qui ne faisait pas de bénéfice, et les Chemins de fer nationaux ont été critiqués pour cela.

Le président: Si le gouvernement veut exploiter un hôtel, et si c'est la politique du gouvernement et celle des chemins de fer d'exploiter un hôtel et de perdre de l'argent, ils en ont la prérogative. Vous ne pouvez pas être mis en cause par ce Comité. Même si je trouve ces amendements assez absurdes, je pense que peut-être sont-ils admissibles. J'aimerais être éclairé par le Comité sur leur admissibilité.

Monsieur MacKay, sur la question de l'admissibilité des amendements, et non pas de leur valeur. Pardon, monsieur Campbell, j'espère que vous comprenez ce que j'ai essayé de dire.

M. MacKay: Monsieur le président, si je comprends bien, seul le gouvernement a compétence pour dépenser des fonds; mais s'il s'agit de réduire un montant d'argent, je crois que ceci est admissible. C'est tout ce que j'ai voulu dire. Comme le ministre lui-même l'a dit en plaisantant, lui-même a appuyé l'argument en disant que nous pouvons réduire son traitement à $1. Je veux l'assurer que ce n'est certainement pas ce que je veux faire, moi.

Le président: Ce n'est ni l'endroit ni l'heure de le faire, en tout cas.

M. MacKay: Oui. Mais sur le même principe, monsieur le président, je crois que nous . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Nous sommes très coopératifs. Nous n'essaierons même pas de le faire.

[*Text*]

Mr. MacKay: That is right. Particularly on this very auspicious anniversary.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you, Mr. Chairman. On this particular question, I would ask, may the question be now put?

The Chairman: Mr. Comtois.

M. Comtois: Monsieur le président, je pense que l'amendement soulève un principe fondamental, celui de refuser à l'administration du CN de faire des travaux de rénovation ou de faire des transactions dans le cadre permis par la loi. Alors, je pense qu'il n'est pas seulement question de réduire un montant ou d'enlever un montant des prévisions, mais que c'est le principe même de refus à l'administration du CN de prendre des décisions d'ordre courant qui est en cause. C'est ce principe qui est en cause et je pense que l'amendement n'est pas recevable pour la bonne raison qu'on ne peut pas enlever à l'administration du CN le droit de prendre des décisions d'ordre interne.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, may I not discuss the point of order? It is not my business; I am here as a witness. May I just answer a question the proposer put to me, which I did not have the answer to before? He asked, what is in this $5 million?" I will give you an example. For the Fort Garry Hotel this is to convert the cafeteria to a coffee shop, to buy furnishings and equipment. In Japser Park it is to provide a sewage system. It is for all these things together. For each of the hotels—Pardon me?

Mr. Mazankowski: How much for the Bessborough hotel in Saskatoon?

Mr. Marchand (Langelier): It is just information so you know what you have.

The Chairman: Order, gentlemen! I halted the Minister because I would like him to table that information for the following meeting, or have it typed so the Committee could have it.

However, I want to explain the difficulty I am having. In the first part of Mr. Blenkarn's amendment he wanted to take them together. The first part of his amendment deletes lines 13 and 14 and the expenditures on hotels and the CNR Tower. That tends to make me believe it is a deletion of expenditures, and rightly or wrongly, it looks in order. However, the second part of Mr. Blenkarn's amendment adds to line 27, and I will read lines 26 and 27 in the English version.

> . . . incurred by the National Company prior to that year and have become due and payable before that day; and . . .

His amendment reads:

> and payable before that day provided no funds shall be invested in hotels or CNR Tower Limited; and

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, this refers to the calendar year 1974, where an appropriation of an aggregate of $75 million is allowed.

[*Interpretation*]

M. MacKay: C'est exact. Particulièrement, à l'occasion de cet anniversaire heureux.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci, monsieur le président. Sur cette question spécifique, je vous demanderai si nous pouvons mettre la question aux voix.

Le président: Monsieur Comtois.

Mr. Comtois: Mr. Chairman, I think that the amendment brings up a basic principle, that is, that of denying the administration of the CNR the right to do renovations or to make transactions within the framework permitted by the Act. Therefore, I think that it is not only a question of reducing or deleting an amount of money in the estimates, but rather it is the very principle of refusing to allow the administration of the CNR to make its daily administrative decisions. This is the principle that is at issue, and I think that the amendment is out of order for the very good reason that we cannot take away the CNR administration's right to make internal decisions.

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, puis-je ne pas discuter de ce point du Règlement? Ce n'est pas de mes affaires; je suis ici en tant que témoin. Puis-je répondre tout simplement à une question que celui qui a proposé l'amendement m'a posée, et à laquelle je n'avais pas la réponse tout à l'heure? Il m'avait demandé: «Qu'est-ce que comprend ce montant de 5 millions de dollars?» Je vais vous donner un exemple. En ce qui concerne l'hôtel Fort Garry, on veut transformer la cafétéria en café, acheter des meubles et du matériel. A Jasper Park, on veut établir un système d'égout. Il s'agit de tout cela. Pour chacun des hôtels . . . Pardon?

M. Mazankowski: Combien y a-t-il pour l'hôtel Bessborough à Saskatoon?

M. Marchand (Langelier): Ce sont des renseignements qui indiquent ce que vous avez.

Le président: A l'ordre, messieurs! J'ai interrompu le ministre parce que j'aimerais qu'il dépose ces renseignements pour la réunion suivante, ou bien qu'il les fasse dactylographier pour que le Comité puisse en prendre connaissance.

Cependant, je veux expliquer les difficultés que j'ai en ce moment. Dans la première partie de son amendement, M. Blenkarn a voulu condenser. La première partie de son amendement élimine les lignes 13 et 14 et les dépenses sur les hôtels et la Tour CN. Ceci me porte à croire qu'il s'agit d'une suppression de dépenses, et à raison ou à tort, je crois que c'est recevable. Pourtant, la seconde partie de l'amendement de M. Blenkarn ajoute à la ligne 27, et je vais lire les lignes 26 à 29:

> . . . contractées par la Compagnie du National avant ladite année, échues et devenues payables antérieurement à la date susdite; et

Son amendement se lit comme suit:

> . . . et devenues payables antérieurement à la date susdite, pourvu qu'aucun fonds ne soit investi dans les hôtels ou dans la Tour CN Limitée; et

M. Blenkarn: Monsieur le président, ceci a trait à l'année civile 1974, où une affectation d'un montant global de 75 millions de dollars est autorisée.

[*Texte*]

The Chairman: You are taking out the expenditure of this money, but you are saying in the second part that under no other sustem of financing and under no other reorganization of their expenditures can they spend money on the CNR towers and hotel and they might have to for the sake of putting in a new window into a hotel or something. To give you an idea, Beauchesne's fourth edition, section 246, has this to say about a guiding principle in determining the effect of an amendment upon a financial institution of the Crown:

> An amendment infringes upon the financial institution of the Crown . . .

In the second part, to me, somehow it does that.

> not only if it increases the amount, but also it if extends the objects and the purposes or relaxes the conditions and the qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge.

I would like to defer, having said what I have said. About the difficult situation in which I find myself, part of it looks in order, the other part may well be in order, but I am in doubt about it.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on the admissibility of the amendment, I wonder about this too. I can understand our reducing the expenditures, that being an admissible amendemnt, but it seems to me that what the amendment actually says is that we are going to go out of the hotel business.

An hon. Member: That is right.

Mr. McRae: I am not so sure that is an admissible type of thing or this is the way we can do this. It seems to me that the amendment is out of order in that respect.

Mr. Blenkarn: I think I explained very clearly that this should not be associated with the railway business. In other words, what I really would like to do . . .

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. McRae: I think we are using an amendment . . .

The Chairman: One of the points that I did not explain, and the Committee members will quite well remember, was that Mr. MacMillan time and again stated that this money was money already earned by thp hotels or by the communications systems and all they were asking in this bill was, in essence, an approval of the expenditures for capital works in the manner outlined by the bill . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman . . .

The Chairman: . . . therefore, Mr. Blenkarn, you can see the difficulty I am in with the second part, particularly, of your amendment. If you want to reduce the $8 million to $1, that maybe could be done. However, I would like to defer a ruling on the second part of the amendment.

[*Interprétation*]

Le président: Vous supprimez la dépense de ces fonds, mais vous dites dans la seconde partie que le réseau ne peut pas dépenser des fonds sur la Tour du CN et sur les hôtels en vertu d'un autre système de financement ou d'une autre réorganisation de ses dépenses. Il se peut toutefois qu'il ait à dépenser de l'argent afin de remplacer une fenêtre dans un hôtel ou pour faire quelque chose de ce genre. Pour vous donner une idée, l'article 246 de la quatrième édition de Beauchesne précise ce qui suit à propos du principe qui prévaut quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne:

> Tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier . . .

A mon avis, la deuxième partie de l'amendement fait cela.

> Non seulement s'il augmente le montant, mais aussi s'il en étend les objets et les fins, ou s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé ou recommandé un prélèvement.

Ceci dit, j'aimerais reporter ma décision à plus tard. Je me trouve dans une situation difficile car une partie de l'amendement semble recevable; l'autre partie est peut-être recevable, mais je n'en suis pas certain.

M. McRae: Monsieur le président, je me pose également des questions sur l'acceptabilité de l'amendement. J'admets qu'un amendement destiné à réduire les dépenses est recevable, mais il me semble que cet amendement va en fait nous amener à nous retirer entièrement du secteur hôtelier.

Une voix: C'est exact.

M. McRae: Je ne suis pas certain que ce soit là un amendement acceptable ou que ce soit la bonne façon de procéder. Il me semble que l'amendement est irrecevable à ce chapitre.

M. Blenkarn: Je pense avoir expliqué très clairement que ce secteur ne devrait pas relever des chemins de fer. En d'autres termes, j'aimerais vraiment que . . .

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. McRae: J'estime que nous utilisons un amendement . . .

Le président: J'ai omis de mentionné un fait dont se souviennent certainement les membres du comité; M. MacMillan a répété maintes fois que ces fonds avaient déjà été gagnés par les hôtels ou par le réseau de communications et que la compagnie ne faisait que demander, l'approbation de ces dépenses en immobilisations suivant les conditions exposées dans le bill . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, . . .

Le président: . . . par conséquent, monsieur Blenkarn, vous voyez la situation difficile dans laquelle je me trouve, surtout à cause de la deuxième partie de l'amendement. Si vous voulez réduire la somme de huit millions de dollars à un dollar, il est peut-être possible de le faire. Toutefois, j'aimerais reporter à plus tard ma décision sur la deuxième partie de l'amendement.

[*Text*]

An hon. Member: You will have to rule it in order or out of order.

The Chairman: Mr. Guay on the . . .

Mr. Guay (St. Boniface): There are two points that I would like to bring out and they are in line with your thoughts. I would like to say, first of all, that the statement that has been made several times by the loyal Opposition that the hotels have been a total loss in revenue is wrong. While making the amendment he said that. This is not the case. There are some hotels that have taken a loss, but put them all together and they have been a paying proposition. Having said that, Mr. Chairman, I will try to solve your problem, so you will not have to make a decision. Once again, I would say, can the amendment be put now? Who would like the question called at the present time? By doing that we can deal with it once and for all and then everybody will be satisfied. Why argue when we can deal with it? I do not see why we should wait.

The Chairman: You can see the difficulty I am in.

Mr. Guay (St. Boniface): There is no difficulty if you ask the question, Mr. Chairman, you will clear it once and for all.

The Chairman: No, no, it is very easy to rule something in order or out of order, but I want my rulings to stand up the next day, regardless of whether it is in order or out of order and the difficulty I am having. I specifically asked Mr. Blenkarn, if you will recall, if he was moving this as one amendment or two or three amendments. He said it is all together. If any one part of an amendment is out of order, then the whole thing is our of order. You cannot have part of an amendment in order and part of an amendment out of order.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, I believe he wants to withdraw.

Mr. Blenkarn: No, I do not.

• 1735

The Chairman: If I want to satisfy Mr. Guay, he seems to want a vote, I could rule the amendment out of order and you could appeal my ruling. Then the amendment would stand up and be in order and you could vote the amendment out of order. That is a long roundabout way and it makes a mockery of the Chairman.

Mr. McRae, this is what I would prefer the Committee to do. If they wish, they could allow me to consider this over the supper hour and I could bring in a ruling at 8 o'clock. Is that agreeable?

Some hon. Members: Fine.

The Chairman: I can see how we could vote on it right now, but I do not . . .

Mr. McRae: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I do not believe that as a committee, when we have a bill referred to us, are empowered to change the meaning of that bill. I think when we take out hotels that this is in effect what we do. You mentioned the precedent that in effect we are taking the hotel business right out of the CNR when we say they cannot spend this money. If the Fort Garry Hotel cannot put in new windows, or do this kind of thing, then they will go out of the hotel business. In effect we are changing the meaning of the finance bill

[*Interpretation*]

Une voix: Vous serez obligé de déclarer qu'il est irrecevable.

Le président: Monsieur Guay, à propos de . . .

M. Guay (Saint-Boniface): J'aimerais mentionner deux faits, qui s'apparentent à vos remarques. Premièrement, l'affirmation faite à plusieurs reprises par la loyale opposition, à savoir que les hôtels constituent une perte totale de revenus est fausse. On l'a affirmé en présentant l'amendement. Ce n'est pas le cas. Certains hôtels ont enregistré un déficit, mais dans l'ensemble, ils se sont révélés rentables. Ceci dit, monsieur le président, je vais essayer de résoudre votre problème, de façon à ce que vous épargnez une décision. Je le répète, ne peut-on mettre l'amendement aux voix? Qui aimerait que l'on vote maintenant? En procédant de cette façon, nous pouvons régler cette question une fois pour toutes et satisfaire tout le monde. Pourquoi en discuter quand nous pouvons régler le problème? Je ne vois pas pourquoi nous devrions attendre.

Le président: Vous devez comprendre la situation difficile dans laquelle je me trouve.

M. Guay (Saint-Boniface): Il n'y a plus de problème si vous mettez la question aux voix, monsieur le président; vous allez le résoudre une fois pour toutes.

Le président: Non, non. Il est très facile de décider qu'une question est recevable ou irrecevable, mais je veux que mes décisions demeurent valables le lendemain, sans considération de l'acceptabilité ou de la non-acceptablilté de l'amendement et des difficultés que j'éprouve. J'ai demandé à M. Blenkarn, vous vous en souviendrez, s'il proposait un seul amendementou deux, ou trois amendements, il a dit qu'il s'agissait d'un seul amendement. Si une partie d'un amenement est irrecevable, tout l'amendement est alors irrecevable. On ne peut avoir un amendement dont une partie est recevable et l'autre irrecevable.

M. Campbell: Monsieur le président, je crois qu'il veut retirer l'amendement.

M. Blenkarn: Non, je ne le veux pas.

Le président: Si je veux satisfaire M. Guay, qui semble vouloir un vote, je pourrais déclarer l'amendement irrecevable et vous pourriez en appeler de ma décision. L'amendement se révélerait alors être recevable et vous pourriez voter afin de le déclarer irrecevable. C'est là une façon de faire qui est longue et détournée et qui se moque du président.

C'est ce que je préférerais, monsieur McRae. J'aimerais bien avoir l'occasion, si c'était possible, d'étudier la proposition à l'heure du dîner pour rendre ma décision à 20 h 00. Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je sais qu'il serait possible de mettre aux voix dès maintenant, mais je ne veux pas . . .

M. McRae: Monsieur le président.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je ne crois pas que le Comité puisse, dans l'accomplissement de son mandat, changer la signification d'un bill qui lui est renvoyé. C'est ce qui se passerait si nous éliminions les hôtels. Vous avez déjà indiqué, monsieur le président, que ce serait enlever aux Chemins de fer nationaux du Canada toute possibilité de se maintenir dans l'hôtellerie. Si l'Hôtel Fort Garry, par exemple, ne pouvait pas faire les rénovations qui s'imposent, il lui faudrait fermer ses portes. Toute la signification du bill

[*Texte*]

that is referred to us. We are changing it into a wholly different bill. Therefore I think the amendment is completely out of order.

Mr. Campbell: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: . . . if you will permit me to answer your question. We discussed hotels and there was also the question of the CN Tower which, as it was explained to us, is providing a giant step in the field of communications, which is an integral part of our way of life today. It is not half up, and to completely abandon it would be a backward step instead of a forward step.

Mr. Guay (St. Boniface): Besides that, it would be the same proposition.

The Chairman: It is not for the Chairman to argue for or against the expenditure.

Mr. Campbell: No, it is just so that it will be on the record, Mr. Chairman.

Mr. Guay (St. Boniface): That is why we are talking.

The Chairman: Mr. Peters.

Mr. Peters: I move that we stand Clause 3 and go on to Clause 7.

The Chairman: We have a motion to stand Clause 3 and go on to Clause 7. Is the Committee agreed?

Motion agreed to.

On Clause 7: *Loans to Air Canada out of C.R.F.*

The Chairman: Mr. Peters, on Clause 7.

Mr. Peters: Mr. Chairman, in a similar vein, although without the history of the Canadian National Railways, Air Canada also appears to be getting itself into an investment position. Without setting up an investment corporation they have given consideration to investments. You indicated that the Minister of Transport has some control over the direction in which the railways will go, and in discussions that we have had with Mr. Pratte he indicated—and I do not think we are being unfair to him—to us that as the president of the national airline he was not at all happy with the policy of this government and previous governments in relation to the regional carrier structure.

What I would like to know is whether or not any consideration is being given to changing that regional structure, which in effect to date has created a situation where in many areas Air Canada is not acting as a service-oriented carrier but as a big brother and the regionals are carrying the local traffic. Air Canada originally pioneered most of it and the regionals have now gone into it. I am thinking particularly of the fact that these regionals, because they have been able to go into this field, have been able to buy the large type of jets and they are servicing some of the area that Air Canada will not service. There is also the fact that there is now emerging a third-line carrier service across Canada, and all of this is at the expense of Air Canada. What I am really asking is it in your power to insist that Air Canada get out off or at least restricted expenditure in the prestige aircraft line and provide a number of jet aircraft of 50 to 60 passengers or less so that they can provide competition in the regional areas, or would that be foreign to your thinking on the basis of the regional carriers?

[*Interprétation*]

change si la proposition est acceptée. Le bill devient tout autre. L'amendement est irrecevable.

M. Campbell: Monsieur le président . . .

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Campbell.

M. Campbell: . . . j'essaierai de répondre à la question. Il a été question des hôtels, mais également de la tour du CN qui, comme on nous l'a expliqué, est un développement important dans le domaine des communications, un domaine qui prend de plus en plus de place dans nos vies aujourd'hui. Il est maintenant à demi-terminé et l'abandonner à ce stade-ci reviendrait à faire un pas en arrière.

M. Guay (Saint-Boniface): Et la proposition serait la même.

Le président: Il n'appartient pas à la présidence de se prononcer d'un côté ou de l'autre.

M. Campbell: Je voulais simplement que ce soit porté au compte rendu, monsieur le président.

M. Guay (Saint-Boniface): Voilà ce dont il s'agit.

Le président: Monsieur Peters.

M. Peters: Je propose que l'article 3 soit réservé et que le Comité passe à l'article 7.

Le président: La motion tend à réserver l'article 3 et à faire porter l'étude du Comité sur l'article 7. Le Comité est-il d'accord?

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 7— *Prêts à Air Canada sur le F.R.C.*

Le président: Monsieur Peters, au sujet de l'article 7.

M. Peters: Un peu comme les Chemins de fer nationaux du Canada, mais pas avec les mêmes antécédents, Air Canada semble de plus en plus orienté vers l'investissement. Et sans avoir créé au préalable de société d'investissements. Vous avez indiqué que le ministre des Transports avait son mot à dire sur l'orientation que devaient suivre les chemins de fer et, au cours des réunions avec M. Pratte, celui-ci a semblé indiquer, et puis je n'essaie pas de lui faire dire ce qu'il n'a pas dit, en tant que président de la société aérienne nationale il n'était pas du tout satisfait de la politique du gouvernement actuel et des gouvernements qui l'ont précédé en ce qui concerne la structure des transporteurs régionaux.

N'a-t-il jamais été question de modifier ces structures régionales qui font qu'au Canada actuellement, dans plusieurs régions, Air Canada ne songe plus tellement au service, mais devient la grande compagnie tenant sous son aile les transporteurs régionaux restreints à la circulation locale? C'est Air Canada qui a ouvert ces lignes qu'on accuse maintenant les transporteurs régionaux. Il y a aussi le fait que certains transporteurs régionaux, ayant pu prendre de l'expansion dans leur secteur respectif, disposent maintenant de grands appareils qui peuvent desservir des itinéraires où Air Canada est absente, également, le fait qu'il y a maintenant un service de troisième ligne qui commence à poindre au Canada, tout cela au désavantage d'Air Canada. Pourrez-vous, en tant que ministre, faire en sorte qu'Air Canada consacre une part moins grande de son budget aux grands appareils prestigieux et c'est davantage d'appareils d'une capacité de 40 à 60 passagers pour vraiment faire une concurrence adéquate dans les diverses régions du Canada? Ou est-ce que ce n'est pas du tout la façon dont vous voyez les choses en ce qui concerne la structure régionale?

[*Text*]

• 1740

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Peters, when the policy was established in 1966—I think it was 1966—at that time the policy was to incite, say, the national carriers and mainly Air Canada to transfer routes to the regional carriers. I do not know what you have in mind when you speak of a prestige aircraft or something of the kind.

Mr. Peters: I am thinking of the Concorde. If you are going to get into the Concorde, you built an airport at Ste. Scholastique that obviously is not necessary now because these prestige aircraft are not going to fly. You are not going to see any; the Concorde is pretty well dead. Gasoline shortages are making it more difficult for that kind of aircraft. Expenditures are exceedingly large on those aircraft.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, Air Canada does not own any airports so this is the Department of Transport . . .

Mr. Peters: No, I am aware of that.

Mr. Marchand (Langelier): As far as the type of aircraft are concerned, when Air Canada decides as it has decided say a few months ago to buy new aircraft they submit their capital budget to the government just as the Canadian National Railways does. Then, of course, we can always say, no; we can say, "You are not going to spend this kind of money." Once they are authorized to have aircraft we cannot tell them they are not going to buy fuel, such as in the situation you are having now, or tell them they cannot keep the maintenance up on these aircraft. Of course, it is the normal operation. But we can prevent them from buying Concordes; there is no doubt about that. It would be the same as telling them we do not authorize them to borrow the money, we do not authorize their capital budget on this.

If you want to come back to the regional carriers this is where they got their routes. Most regional carriers except Nordair, I think, got routes from Air Canada. When this policy was elaborated in 1966 the regional carriers were using ordinary aircraft, nonjet aircraft, if you want, and now they went jet like all the companies of that size in the world. Once they had jets they were no longer interested in short-haul routes.

This is why they tried to abandon those routes and applied to the CTC for the abandonment of those routes. They were always seeking longer hauls so that they could finance those jets. So they all have jets: Pacific Airlines have jets and Western Pacific Airlines; I think I saw a DC-8 owned by Transair which is a regional airline; it is the same thing for Nordair who have the 737 and Quebecair who have the BAC 111, and EPA, I do not know what type of aircraft they have. But they all have jets and they are interested in long hauls. This is why a third-level carrier system has been built. Maybe someday that is going to go jet, too, and we will have to build a new system to serve a short haul . . .

Mr. Peters: Mr. Minister, do you not see being built into the structure, because of the type of aircraft that Air Canada is purchasing, their inability to service Canadians? It is all very well to fly to Europe; it is all very well to fly

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Monsieur Peters, lorsque la politique a été établie en 1966—je pense que c'était en 1966—elle avait pour but d'inciter les transporteurs régionaux et surtout Air Canada à confier de plus en plus d'itinéraires aux transporteurs régionaux. Je ne sais pas ce que vous voulez dire lorsque vous parlez d'appareils prestigieux.

M. Peters: Je parlais du Concorde. Il y a le Concorde, et il y a l'aéroport de Ste Scholastique qui est dès maintenant tout à fait inutile du fait que cet appareil prestigieux ne sera pas utilisé en fait de compte. L'histoire du Concorde ne va pas aller bien loin maintenant. La pénurie de pétrole va encore compliquer la situation. Les dépenses aussi sont énormes pour ce genre d'appareil.

M. Marchand (Langelier): Air Canada n'a pas d'aéroport; c'est le ministère des Transports . . .

M. Peters: Je sais.

M. Marchand (Langelier): Pour ce qui est des appareils eux-mêmes, lorsqu'Air Canada prend une décision, et la compagnie en a pris une il y a quelques mois pour l'achat de certains appareils, elle présente un budget d'immobilisation du gouvernement comme font les Chemins de fer nationaux du Canada. Nous pouvons toujours dire non à ce moment-là. Nous pouvons restreindre les fonds qui pourraient être disponibles. Une fois que nous avons accepté cependant, nous ne pourrons pas empêcher la compagnie d'utiliser ces appareils parce qu'il y a pénurie de pétrole, et c'est le cas actuellement, ou interdire tout entretien. Il faut que les opérations se déroulent normalement à compter de ce moment-là. Nous pourrons certainement bloquer l'achat de Concordes; il n'y a pas de doute là-dessus. Nous n'avons qu'à dire que nous n'autorisons pas l'emprunt des fonds nécessaires, que nous n'autorisons pas le budget d'immobilisation.

En ce qui concerne les transporteurs régionaux, ils font partie d'itinéraires que desservait Air Canada. La plupart d'entre eux, excepté peut-être Nordair, ont commencé ainsi. Lorsque la politique a été élaborée en 1966, les transporteurs régionaux utilisaient des appareils à hélice; maintenant, ils ont des jets comme tout le monde. Et évidemment, ils ne sont plus intéressés à faire seulement de courts trajets.

Ils essaient d'abandonner l'itinéraire qu'ils ont toujours desservi en faisant des demandes à la CCT, en ce sens. Ce sont les plus longs trajets qui les intéressent; ils veulent amortir les coûts de leurs appareils. Pacific Airlines et Western Pacific Airlines ont tous deux des jets. Je pense que j'ai aperçu l'autre jour un DC-8 appartenant à Transair, un transporteur régional. C'est la même chose pour Nordair qui a des 737 et Québecair qui dispose de BAC 111 et EPA. Je ne sais pas quels genres d'appareils utilise la EPA. C'est la tendance de plus en plus et l'intérêt se porte sur les longs trajets. C'est la raison de l'événement de troisième service sur le marché canadien. Il se peut que là encore les jets fassent leur apparition et que nous ayons une fois de plus à reconstruire le système pour le transport sur de courtes distances . . .

M. Peters: Mais ne voyez-vous pas, monsieur le ministre, par le genre d'appareils qu'achète Air Canada, que la compagnie devient de moins en moins capable de servir les Canadiens? C'est bien de pouvoir se rendre en Europe;

[*Texte*]

to other areas but there are no airplanes that will fly into the hinterlands where the feeder lines are now operating. For instance, in my area, Air Canada this month dropped the line that connected Northern Quebec to Northern Ontario and they dropped it simply because the DC-9 will not carry it where the Viscount was a satisfactory operation and a profitable operation. Is it within your ability, as Minister, to insist that they start providing that kind of service to Canadians? I think a western circuit was mentioned: Brandon, Portage La Prairie, a number of areas.

Mr. Marchand (Langelier): This is the CTC's responsibility; the Canadian Transport Commission.

• 1745

Mr. Peters: Are you trying to get rid of the regionals with the bilateral agreements that you have signed with the United States? If they lose their charter business, the regionals will no longer be able to operate on the limited routes that they have in Canada.

Mr. Marchand (Langelier): We have been trying to negotiate a charter for four years; we have been trying to get an agreement. We reached this agreement with the Americans in order to have charters.

Mr. Peters: It is a one-way agreement.

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. Peters: There are no charters that come into Canada; charters only go south.

Mr. Marchand (Langelier): You may have charters coming to Canada, too.

Mr. Peters: As far as I know, in the Sun flights that Air Canada has, there is only one flight coming into Canada.

Mr. Marchand (Langelier): In wintertime we do not have sunny spots; they do in the United States. It would be one way. Yes.

Mr. Peters: So there would be an exceptional amount of competition for the regionals.

Mr. Marchand (Langelier): I agree. Yes.

Mr. Peters: Now, Nordair and Eastern and Quebecair, the three I know about, cannot possibly exist on schedule flights. They exist on charters.

Mr. Marchand (Langelier): How is it that in 1966, they had no charter of that kind, and they were existing?

Mr. Peters: For instance, Nordair out of Hamilton, from Friday night until Monday morning, fly as many as five charters to the Caribbean.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Peters, what we are trying to do with the Americans is guarantee the regional carriers that they will be in a position to fly those charters to the United States. Under the present system, they can be stopped, almost overnight. They can say: It is just too bad gentlemen, but we cannot allow you to land here anymore. Under the agreement, they would be sure that they can fly those organized charters. Why do you say that we are destroying them when we are giving them an instrument that is going to give them security; security that they do not have today?

[*Interprétation*]

c'est bien de pouvoir se rendre dans d'autres régions du globe, mais il faut également des appareils capables de se rendre dans le Nord où il existe des lignes d'approvisionnement actuellement. Dans ma région, par exemple, Air Canada a abandonné ce mois-ci la ligne qui reliait le nord du Québec au nord de l'Ontario. Le DC-9 ne peut plus faire ce que faisait très bien le Viscount. La ligne était parfaitement viable avec le Viscount. Vous est-il possible, en tant que ministre, d'insister pour qu'ils commencent à offrir ce genre de service aux Canadiens? On a mentionné, je pense, un circuit de l'Ouest, dans le secteur de Brandon et Portage La Prairie, ainsi qu'un certain nombre d'autres secteurs.

M. Marchand (Langelier): Cette fonction revient à la Commission canadienne des transports (CCT).

M. Peters: Tentez-vous de vous débarrasser des compagnies régionales en signant des accords bilatéraux avec les États-Unis? Si ces compagnies régionales ne peuvent plus vendre de vols nolisés, elles ne pourront plus fonctionner sur les parcours restreints qu'elles desservent présentement au Canada.

M. Marchand (Langelier): Il y a déjà quatre ans que nous tentons de négocier un accord relatif aux vols nolisés. Nous avons réussi à réaliser cet accord avec les Américains.

M. Peters: C'est un accord à sens unique.

M. Marchand (Langelier): Non.

M. Peters: Aucun vol nolisé ne vient au Canada, ils vont tous vers le sud uniquement.

M. Marchand (Langelier): Des vols nolisés peuvent également venir au Canada.

M. Peters: Pour autant que je sache, parmi tous les vols Sun flights qu'organise Air Canada, un seul est à destination du Canada.

M. Marchand (Langelier): En hiver, nous n'avons pas d'endroits ensoleillés comme les États-Unis en ont. C'est alors que les vols sont à sens unique, pour ainsi dire.

M. Peters: Il y aurait donc dans ce cas une concurrence vraiment exceptionnelle pour les compagnies régionales.

M. Marchand (Langelier): Je suis d'accord, oui.

M. Peters: Les trois compagnies que je connais, c'est-à-dire Nordair, Eastern et Québecair, ne peuvent vraiment pas subsister uniquement avec les vols réguliers. Ce sont les vols nolisés qui leur permettent de subsister.

M. Marchand (Langelier): Comment se fait-il qu'en 1966 ces compagnies n'offraient aucun vol nolisé de ce genre et qu'elles existaient quand même?

M. Peters: A Hamilton, par exemple, Nordair offre du vendredi soir au lundi matin jusqu'à cinq vols nolisés à destination des Antilles.

M. Marchand (Langelier): Dans nos négociations avec les Américains, monsieur Peters, nous tentons de garantir aux transporteurs régionaux qu'ils seront en mesure d'assurer ces vols nolisés en direction des États-Unis. Aux termes du système actuel, on peut les en empêcher presque d'un jour à l'autre. On peut leur dire: «C'est bien dommage, messieurs, mais nous ne pouvons plus vous permettre d'atterrir ici.» Le nouvel accord leur assurerait de pouvoir réaliser ces vols nolisés. Pourquoi dites-vous que nous les détruisons quand nous leur donnons un instrument qui va leur assurer une sécurité qu'ils n'ont pas aujourd'hui?

[*Text*]

Mr. Peters: The charters say that, yes.

Mr. Marchand (Langelier): Not to me. They say it to you.

Mr. Peters: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): When we are negotiating an agreement with the United States, they want to be sure that they are going to have a market there and they have a right to that. They are now flying to the United States under a permit which is delivered by the United States alone, and that can be cancelled at any time.

The United States have another means of preventing the Canadian charters to go to the United States: just refuse fuel.

Mr. McCain: Which they have done to some of them. Some are not operating today because they cannot get fuel to get home.

Mr. Marchand (Langelier): It may have happened in a few cases. This is why we want an agreement; we want to be sure that they are going to get fuel.

Mr. Peters: Mr. Chairman, it is almost like the Canadian National.

Mr. Marchand (Langelier): What is the solution to that? Should we not sign an agreement?

Mr. Peters: I do not know.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, well . . .

Mr. Peters: I am just of the opinion that the regionals have been able to fill a gap left by Air Canada and they have been able to do it simply because they had a charter business that subsidizes them.

I would really like to know if it is your intention to make this suggestion to Air Canada, that they purchase the type of jet that will again service Canada. I am thinking of a specific instance.

There is an application before the Air Transport Committee right now by Nordair to fly from Montreal to Ottawa, Sudbury and Thunder Bay. It has been 20 years since Air Canada gave up that route. There is no connection from Ottawa to northern Ontario except via northern Quebec, which they have dropped. So there is really none. Air Canada informs us that they are going to oppose that application, but they are not prepared to do it themselves. They cannot do it because of the size of the aircraft they have. The smallest aircraft is a DC-9, a 100-passenger aircraft.

Mr. Marchand (Langelier): What do you want me to do? The CTC is going to decide that, not me.

Mr. Peters: What I would like you to do, Mr. Minister, is provide certification for some of those aircraft that may be available to the trade that are not now being certified in Canada, so that some of the companies can pick up aircraft that would meet the needs of the service.

[*Interpretation*]

M. Peters: C'est ce que les organisateurs de vols nolisés disent, oui.

M. Marchand (Langelier): Ce n'est pas à moi qu'ils l'ont dit, mais à vous.

M. Peters: En effet.

M. Marchand (Langelier): Quand nous négocions un accord avec les États-Unis, ces transporteurs régionaux veulent être certains d'avoir un marché là-bas et c'est leur droit. Actuellement, ils peuvent voler aux États-Unis en fonction d'un permis que leur accorde ce pays, lequel permis peut être annulé à tout moment.

Les États-Unis ont aussi un autre moyen d'empêcher les vols nolisés canadiens de se rendre chez eux, ils n'ont qu'à leur refuser du carburant.

M. McCain: C'est ce qu'ils ont fait à certains. Certains transporteurs ont cessé leurs activités maintenant, parce qu'ils ne pouvaient pas obtenir de carburant pour revenir ici.

M. Marchand (Langelier): Il est possible que cela se soit produit dans quelques cas. Voilà pourquoi nous voulons signer un accord; nous voulons être certain que ces transporteurs auront le carburant mécessaire.

M. Peters: Monsieur le président, la situation est presque la même que pour le Canadien National.

M. Marchand (Langelier): Quelle serait la solution? Ne devrions-nous pas signer d'accord?

M. Peters: Je l'ignore.

M. Marchand (Langelier): Oui, eh bien . . .

M. Peters: Je pense tout simplement que les transporteurs régionaux ont pu combler un vide laissé par Air Canada et qu'ils ont pu le faire parce qu'ils pouvaient organiser des vols nolisés qui aidaient leur financement.

J'aimerais vraiment savoir si vous avez l'intention de suggérer à Air Canada d'acheter le type de réacté qui permettra d'offrir encore un meilleur service aux Canadiens et je veux parler d'un cas bien précis.

Une demande vient d'être déposée par Nordair auprès du Comité des Transports aériens en vue d'assurer des vols de Montréal jusqu'à Ottawa, Sudbury et Thunderbay. Air Canada a abandonné ce parcours il y a 20 ans. Depuis, il n'existait aucun lien entre Ottawa et le nord de l'Ontario, à l'exception d'un vol qui passait par le nord du Québec, vol également abandonné. Par conséquent, il n'y en a vraiment pas. Le représentant d'Air Canada nous informe qu'ils ont l'intention de s'opposer à la demande, bien qu'ils ne soient pas disposés à assurer le service eux-mêmes. D'après eux, c'est impossible à cause de la dimension des appareils dont la compagnie dispose. Les plus petits appareils sont des DC-9, qui peuvent fournir 100 passagers.

M. Marchand (Langelier): Que voulez-vous que je fasse? Ce n'est pas moi qui va prendre la décision, mais plutôt la CCT.

M. Peters: J'aimerais, monsieur le ministre, que vous autorisiez certains appareils qui pourraient servir à ce genre de vol, mais qu'ils ne sont pas autorisés actuellement au Canada; de cette manière certains transporteurs régionaux pourraient se servir d'appareils qui répondraient aux besoins du service en question.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Peters, it is 10 minutes to 6 o'clock.

• 1750

Mr. Marchand (Langelier): The CTC is going to decide that. I am not going to decide it.

The Chairman: Mr. Peters, you have held forth for quite a while. I have one problem before I entertain a motion to adjourn. We made good progress this morning after we got started. We were rather late in getting started, and it annoyed me very much.

I have reason to believe that some of the more cantankerous members will be attempting to move another amendment on Clause 7. I wondered what would be the Committee's mind. Maybe we would be better equipped and better able to pass these two clauses Thursday morning rather than this evening.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman.

The Chairman: Go ahead, Mr. Guay. That is just a suggestion.

Mr. Guay (St. Boniface): Because of the importance of this particular bill, and in view of the fact that we all received notice that we were going to sit this morning, this afternoon and tonight, I would suggest that we continue sitting tonight as we had in mind. If we need to sit Thursday morning to follow it up, I would suggest that we do so.

The Chairman: There was one other thought I did not give. There is more information they wanted with regard to the exact allocation of the $140 million, and I think this evening we would be running into a stumbling block in the passage of those clauses because of that. Mr. Cochrane, you . . .

Mr. M. Cochrane (Vice President, Finance, Air Canada): I would be prepared to talk on the $140 million.

The Chairman: This evening.

Mr. Cochrane: Yes.

The Chairman: Fine. Then perhaps we will sit again this evening at 8 o'clock.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Cochrane would be able to provide the Committee with the profit and loss statement for the nine-month period of 1973 that we asked for at the Committee proceedings yesterday. The one we have here is a projected forecast of income for the year ended December 31. This was 1973, and it is not the actual profit and loss statement of Air Canada for the nine-month period.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, would it be possible for you to give us the other material you have with you in terms of the budget so we would have time to study it over supper?

Mr. Cochrane: I will provide you with the statement, Mr. Blenkarn, that you asked for, which I believe was the expenditures we were going to have in 1973.

Mr. Blenkarn: Yes, where you are going to spend $140 million.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Peters, il est six heures moins dix.

M. Marchand (Langelier): C'est la CCT et non pas moi qui en décidera.

Le président: Monsieur Peters, vous avez la parole depuis déjà longtemps. Un problème à régler avant de proposer une motion d'ajournement. Ce matin nous avons bien avancé, une fois que nous avons pu démarer! Mais il nous a fallu beaucoup de temps pour démarrer et cela m'ennuie.

J'ai de bonnes raisons de croire que les plus acharnés chercheront à proposer un autre amendement à propos de l'article 7. Quel serait dans ce cas, l'avis du Comité. Ne serions-nous pas en meilleure position pour adopter ces deux articles jeudi matin plutôt que ce soir?

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Guay, je vous en prie. Ce n'est qu'une simple suggestion.

M. Guay (Saint-Boniface): Étant donné l'importance de ce projet de loi et, par ailleurs, le fait qu'on nous a prévenus que nous siégerions ce matin, cet après-midi et ce soir, je propose que nous poursuivions nos travaux comme nous en avions l'intention, et qu'au besoin nous les reprenions jeudi matin.

Le président: Voici une autre proposition. Certains désirent davantage de renseignements quant à l'affectation des 140 millions de dollars; or, selon moi, si nous cherchions à adopter ces articles, nous nous heurterions à cet obstacle. Monsieur Cochrane, vous . . .

M. Cochrane (vice-président, Services financiers, Air Canada): Je suis disposé à parler de ces 140 millions de dollars.

Le président: Ce soir.

M. Cochrane: Oui.

Le président: Entendu. Dans ce cas, nous nous réunirons peut-être ce soir à 8 heures.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Cochrane pourrait-il nous donner le bilan des pertes et profits que nous avons demandé pour ces neuf derniers mois? Nous avons ici les prévisions des recettes pour l'année qui se terminera le 31 décembre. Il s'agit, bien entendu de l'année 1973 mais cela n'a rien à voir avec le bilan des pertes et profits d'Air Canada pour les neuf mois qui viennent de s'écouler.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane, auriez-vous l'obligeance de nous donner tous les autres renseignements qui sont en votre possession concernant le budget de manière à ce que nous puissions les étudier durant le dîner?

M. Cochrane: Je vous donnerai ce bilan qui correspond, je crois, aux dépenses que nous envisagions pour 1973.

M. Blenkarn: En effet, comment allez-vous dépenser ces 140 millions de dollars?

[*Text*]

Mr. Cochrane: Yes. Then I will be prepared to elaborate on that this evening.

Secondly, in answer to your question, Mr. Mazankowski, you asked, I believe, for our outlook earnings, and we declined to give them to you. Then last night we thought it over and thought maybe it was in order to give them to you. So we did.

Mr. Mazankowski: It was my understanding that we requested the actual profit and loss statement for the nine-month period. I believe Mr. Pratte indicated that it would not be an audited statement, and I said that was . . .

Mr. Cochrane: No, but your original request was for the outlook of earnings or the forecast of earnings for the full year based on the latest results we had. So we went the extra step and gave you your original request.

Mr. Mazankowski: Yes. Do you have the other . . .

Mr. Cochrane: I do not happen to have it with me, and I apologize.

The Chairman: I would suggest that you and Mr. Blenkarn visit with Mr. Cochrane after the meeting and find out what you want.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would be happy to do that.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I have one point of order before we go. We did have an arrangement, I understand, on Monday night. There was a verbal arrangement. It was tabled, though. It was that we would be reporting the bill out tonight. I am not going to be tough about it, but I hope we can very well do that, according to that agreement.

The Chairman: We will meet again this evening at 8 o'clock. I would urge all members to be prompt and to be here, because we cannot start without a quorum. So let us get 10 people. That is all we need. If we can get 10 people here, we are off and running sharp at 8 o'clock.

• 2010

EVENING SITTING

The Chairman: Gentlemen, we have a quorum. Before the supper recess we were dealing with Clause 7 of the bill, but I had reserved my judgment on a motion by Mr. Blenkarn to amend Clause 3. Now I am in the hands of the Committee. I would much prefer to continue the discussion on Clause 7 and, when we pass it, come back to Clause 3 and deal with my ruling at that time. I note that Mr. Cochrane is here . . .

Mr. Guay (St. Boniface): I think your ruling ought to take place now, notwithstanding the fact that we are discussing Clause 7. You told us this afternoon that you would give us your ruling. As a rule you give the ruling when we start the 8 o'clock meeting.

The Chairman: Mr. Guay, you are quite correct. My mind is made up. I have not discussed what I am about to say with Mr. Cochrane, but in order to facilitate his staying over here and answering questions—what I fear, Mr. Guay, and you can correct me if I am wrong, is that if I rule either in the affirmative or in the negative on the motion moved by Mr. Blenkarn, we will automatically come back to the discussion on Clause 3 of the bill. Clause 3 has absolutely nothing to do with Air Canada, and it has everything to do with the CNR.

[*Interpretation*]

M. Cochrane: Je vous en parlerai donc ce soir.

Ensuite, je répondrai à la question de M. Mazankowski qui voulait savoir, je crois, quelles étaient les prévisions de nos recettes, question à laquelle nous avons préféré de pas répondre. Hier soir, nous y avons réfléchi et il s'est avéré que la publication de ces renseignements ne porterait pas à conséquence.

M. Mazankowski: En fait, nous avons demandé le bilan des pertes et profits correspondant aux neuf mois qui viennent de s'écouler. M. Pratte a indiqué qu'il s'agirait d'un bilan non-vérifié, mais j'ai ajouté que cela . . .

M. Cochrane: C'est juste, mais à l'origine vous avez demandé quelles étaient les recettes envisagées pour l'année entière et ce, à partir des données les plus récentes que nous avions. Nous avons donc fait le pas et nous avons répondu à votre première demande.

M. Mazankowski: Oui. Avez-vous l'autre . . .

M. Cochrane: Excusez-moi, je ne l'ai pas ici.

Le président: Je propose que vous vous réunissiez, vous et M. Blenkarn, avec M. Cochrane afin d'obtenir ce que vous voulez.

M. Mazankowski: Avec plaisir, monsieur le président.

M. McRae: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement avant la fin de la séance. Si mes souvenirs sont exacts, lundi dernier nous avons pris une décision. Il s'agissait d'un accord oral. Cependant, il a été déposé. Il s'agissait de rapporter le projet de loi ce soir. Je n'insisterai pas mais il me semble que nous pourrions très bien le faire conformément à cet accord.

Le président: Nous nous réunirons à nouveau ce soir à 8 heures. Je vous demande de bien vouloir être présents et rapidement car nous ne pouvons commencer sans quorum. Dix personnes suffisent. Si dix personnes peuvent être présentes à huit heures, nous pourrons commencer à l'heure exacte.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Avant notre ajournement nous parlions de l'article 7 du projet de loi et j'avais réservé ma décision sur une motion d'amendement à l'article 3 proposé par M. Blenkarn. Je suis maintenant à la disposition du Comité. Je préfèrerais de beaucoup continuer à parler de l'article 7 et, une fois que nous l'aurons adopter, en revenir à l'article 3 et parler de ma décision à ce moment-là. Je vois que M. Cochrane est ici.

M. Guay (Saint-Boniface): Je pense que vous devriez rendre votre décision maintenant, malgré le fait que nous discutions de l'article 7. Vous avez dit cet après-midi que vous le feriez. D'habitude, vous les faites lorsque nous commençons la séance de 20 h 00.

Le président: Monsieur Guay, vous avez raison. J'ai pris ma décision. Je n'ai pas dit à M. Cochrane ce que je vais faire, mais pour qu'il reste parmi nous pour répondre à nos questions . . . Je crains, monsieur Guay, et vous me corrigerez si j'ai tort, que si je prends une décision quelconque sur la motion de M. Blenkarn, nous allons automatiquement recommencer à parler de l'article 3 du bill. Celui-ci n'a absolument rien à voir avec Air Canada et tout à voir avec le CN.

[*Texte*]

We have in our presence tonight the Vice-President of Finance of Air Canada. I thought we would be wise to continue the discussion of Clause 7 until we can pass it. There is no difference in any way. Both clauses have to be passed, both Clause 3 and Clause 7.

It might facilitate Mr. Cochrane who was gracious enough to stay over last night and to attend this afternoon's committee meeting. It might be wise, Mr. Guay, for us to continue and get through Clause 7, and then go back to my ruling and to the discussion on CN and Mr. Blenkarn's suggestion.

I shall abide by the wishes of the Committee. If the Committee wants to return to the discussion of Clause 3, I will rule and substantiate my ruling. But I do this only out of kindness to Mr. Cochrane and in order to facilitate the passage of the bill.

Mr. Blenkarn: On a point of order, Mr. Chairman, Mr. Cochrane wants to get back to Montreal tonight, I believe, and there is this motion. You may rule this motion out of order, but there is nothing to prevent us from filing other motions that are in order on the basis of your ruling.

I want Mr. Guay to understand that we are quite serious about these changes in Clause 3, and if you were to rule—I do not want to impair your ruling, but we would likely file other amendments. I think it would be far more expeditious from our point of view certainly to hear Mr. Cochrane rather than have him come back at another time and wind up with a lot of talking.

It is up to you people.

The Chairman: Mr. Peters suggested, and it was a consensus, that Clause 3 be allowed to stand. He did not say until when. I said I would make my ruling on Clause 3 now, at 8 o'clock. I am prepared to make that ruling, but in doing so I will obviously redirect the questioning to Clause 3. I suspect that the questioning will go on and that Mr. Cochrane's attendance here will be wasted.

Mr. McRae: Mr. Chairman, from the point of view of our group, we will let the ruling stand and go on to Clause 7, and then come back to your ruling.

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to say that Mr. McRae is not speaking on behalf of any group because on our side of the fence, Mr. Chairman, each member of our group can speak on his own behalf, and we do not need anybody to tell us how to vote. But I would like to say that as a good citizen, I will abide by your decision, sir.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: I have no strong feelings on it, Mr. Chairman, but I am inclined to think that in order to facilitate matters, and to get along with questioning the witness, it would be just as well to proceed and save any procedural wrangling and points of order and other procedural necessities until such time as we have finished with Mr. Cochrane. I am thinking we will get along better . . .

The Chairman: At the hour of adjournment, at 6 o'clock, we were dealing with Clause 7. With Mr. Cochrane's presence here, I would very much prefer to deal with Clause 7. I think we can finish with Clause 7 far more quickly if Mr. Cochrane is present than if he were not present.

[*Interprétation*]

Nous avons avec nous ce soir le vice-président des Finances d'Air Canada. J'ai pensé qu'il serait bon que nous continuions à discuter de l'article 7 jusqu'à ce qu'il soit adopté. Cela ne change rien de toute façon. L'article 3 et l'article 7 doivent tous deux être adoptés.

Cela faciliterait les choses à M. Cochrane, qui a eu l'amabilité de rester hier soir et d'assister à la séance de cet après-midi. Il vaudrait mieux, monsieur Guay, que nous en finissions avec l'article 7, et que nous en revenions ensuite à ma décision et à la discussion sur le CN et sur la proposition de M. Blenkarn.

Je m'en remets au Comité. S'il préfère en revenir à la discussion de l'article 3, je vais prendre une décision que je vais motiver, mais je ne fais cela que pour rendre service à M. Cochrane et faciliter l'adoption du bill.

M. Blenkarn: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pense que M. Cochrane aimerait retourner à Montréal ce soir, et nous avons cette motion. Vous pouvez la déclarer irrecevable, mais rien ne nous empêchera d'en présenter d'autres qui seront recevables à la suite de votre décision.

Je veux que M. Guay comprenne bien que nous tenons à modifier l'article 3, et si vous deviez décider . . . je ne veux pas entraver votre décision, mais nous proposerions sans doute d'autres amendements. A notre point de vue, il serait beaucoup plus rapide d'entendre M. Cochrane plutôt que de le faire revenir une autre fois et de s'éterniser en palabres.

C'est à vous de décider.

Le président: M. Peters a proposé, et on s'est mis d'accord là-dessus, que l'article 3 soit réservé. Il n'a pas dit jusqu'à quand. J'ai indiqué que je rendrais ma décision sur l'article 3 maintenant, à 20 h 00. Je suis prêt à le faire, mais dans ce cas, j'orienterai forcément la discussion sur l'article 3. J'imagine que les questions vont se poursuivre et que M. Cochrane aura perdu son temps.

M. McRae: Monsieur le président, notre groupe est disposé à réserver la décision, à passer à l'article 7, et à revenir ensuite à votre décision.

M. Guay (Saint-Boniface): Je tiens à préciser que M. McRae ne parle au nom d'aucun groupe parce que chez nous, monsieur le président, chacun peut parler en son propre nom, et personne n'a besoin de nous dire comment voter, mais en bon citoyen, je respecterai votre décision.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je n'ai aucune opposition, monsieur le président, mais j'ai l'impression que, pour faciliter les choses et poursuivre l'interrogatoire du témoin, nous ferions aussi bien de procéder et de remettre les questions de procédure et de règlement jusqu'au moment où nous en aurons fini avec M. Cochrane. Cela ira mieux ainsi.

Le président: Au moment de l'ajournement à 18 h 00, nous parlions de l'article 7, M. Cochrane étant ici, j'aimerais beaucoup mieux que nous continuions à en discuter. Nous pourrons terminer beaucoup plus vite l'article 7 si M. Cochrane est là que s'il n'y est pas.

[*Text*]

• 2020

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: For that reason I would suggest to the Committee that I am in no way shirking my duties as the Chairman to rule on the amendment. I can rule on it. I have reached a decision on it, as I promised you I would by 8 o'clock this evening. It caused me some concern because it is not necessarily a decision I like but, in any case, I will suggest to the Committee, and I think there is some consensus on this, that we now deal with Clause 7 and we will come back to Clause 3, which was stood with no time limit.

Mr. Peters is not here to suggest what the time limit of his standing was.

So, we will now deal with Clause 7. Are there any questions on Clause 7 or shall Clause 7 carry? Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I am literally amazed that people would yell out "Carried" when we have only had Mr. Peters, who is not here tonight, talk about Clause 7, and Mr. Cochrane has come from Montreal to produce this revised budget and I think most members at this point have or are getting Air Canada's financing requirements that deal with $140 million, and I am going to ask Mr. Cochrane, even though it may use up some of my time, Mr. Chairman—I want you to be liberal with me—to explain this allocation and the revised budget that he has brought with him, and which is now before us, setting out the capital expenditures on property, equipment, and all the rest of it, and the financing required for Air Canada's activities during 1973 and 1974. Mr. Cochrane, can you explain these to us?

Mr. Cochrane: Certainly. I will be glad to. As you can see from the piece of paper that you have in front of you, our capital expenditures on property and equipment in our revised 1973 budget, which I believe has been tabled in the House at this point, are $194 million, and the commitments that are associated with that property and equipment expenditure that go into 1974 amount to about $95 million.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, the capital expenditures on property and equipment are $194 million and the inventory is $16.8 million. Is the inventory parts and supplies for the new equipment that you are buying? What do you call inventory in Air Canada?

Mr. Cochrane: In Air Canada inventory is supplies for equipment that we are buying.

Mr. Blenkarn: Let us say engines and spare parts?

Mr. Cochrane: That is part of it, as well as any other inventory we carry. We carry inventory of food supplies, and so on, and that is all in the inventory as well. The major increases, of course, that take place in inventory are to support new aircraft.

Mr. Blenkarn: I hope you do not mind if I interrupt you.

Mr. Cochrane: Go right ahead at any time. Therefore our primary investment in 1973 will be $211 million. This is what we are forecasting at this time, and with commitments going into 1974 of about $104 million, so the $140 million which you will hopefully be providing us with will be used to offset or to pay for a portion of the total of $211 million plus $104 million, which is $315 million. That is primarily what the money will be used for.

[*Interpretation*]

Des voix: D'accord.

Le président: C'est pourquoi j'assure le Comité que je ne fuis pas mes responsabilités de président qui doit prendre une décision sur l'amendement. Je peux le faire. Comme je vous l'ai promis, j'étais disposé dès huit heures ce soir. Cela m'a causé du souci parce que je n'aime pas forcément cette décision mais, quoi qu'il en soit, je propose au Comité, et il semble y avoir un certain accord là-dessus, que nous discutions maintenant de l'article 7 et que nous en revenions ensuite à l'article 3, qui est réservé sans délai.

M. Peters n'est pas là pour nous dire quel serait ce délai.

Nous passons donc à l'article 7. Y a-t-il des questions ou l'adopterons-nous? Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je m'étonne fort que certains crient «adopté» alors qu'il n'y a que M. Peters, qui n'est pas là ce soir, qui ait parlé de l'article 7, et que M. Cochrane est venu de Montréal pour présenter le budget révisé. De plus, la plupart d'entre nous ont sous les yeux ou vont avoir les prévisions financières d'Air Canada, qui représentent 140 millions de dollars, et je vais demander à M. Cochrane, même si je dois le prendre sur mon temps, monsieur le président—j'aimerais que vous soyez libéral avec moi—pour qu'il nous explique ses affectations et le budget révisé qu'il a apporté avec lui, et qui est maintenant devant nous, où figurent les immobilisations pour les biens immobiliers, l'équipement, et tout ce qui s'ensuit, et les finances qu'entraînent les activités d'Air Canada pour 1973 et 1974. Monsieur Cochrane, pouvez-vous nous expliquer tout cela?

M. Cochrane: Certainement, avec plaisir. Comme l'indique le document que vous avez devant vous, nos immobilisations pour propriétés et équipement figurant dans le budget révisé de 1973 qui, je pense, a été déposé à la Chambre, sont de 194 millions de dollars, et les engagements découlant de ces dépenses pour propriétés et équipement s'élèvent en 1974 à environ 95 millions de dollars.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane, les immobilisations pour propriétés et équipement sont de 194 millions de dollars et la liste indique 16.8 millions. Cette liste représente-t-elle les pièces et le matériel destinés au nouvel équipement que vous achetez? Qu'appelez-vous une liste à Air Canada?

M. Cochrane: La liste d'Air Canada représente le matériel que nous achetons pour notre équipement.

M. Blenkarn: Comme les moteurs et les pièces de rechange?

M. Cochrane: En partie, ainsi que d'autre matériel que nous avons en stock. Nous avons la nourriture, etc., et tout cela est compris dans la liste. Les principales augmentations figurant sur cette liste sont évidemment dues aux nouveaux appareils.

M. Blenkarn: J'espère que cela ne vous dérange pas si je vous coupe.

M. Cochrane: Comme vous voulez. Donc, en 1973, notre principal investissement sera de 211 millions de dollars. C'est ce que nous prévoyons maintenant, avec des engagements de 104 millions de dollars pour 1974, et les 140 millions de dollars que vous allez, j'espère, nous affecter, serviront à amortir ou à payer une partie du total de 211 plus 104 millions de dollars, soit 315 millions de dollars. C'est surtout à cela que servira cet argent.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Could you tell us in terms of major purchases only what property and equipment you bought during 1973? I am not asking you to get down to the nuts and bolts, but with respect to major aircraft what equipment did you buy during 1973 and that you are proposing, with the $94.7 million, to buy in 1974?

Mr. Cochrane: Certainly. The aircraft purchases in 1973 add up to approximately $160 million, with that $94.7 million going into next year's commitments against those aircraft. The major purchases are, of course, our 1011 aircraft of which we have purchased ten; the 727s, which we have ordered; the 747s; six DC-9s and the DC-8s.

• 2025

Mr. Blenkarn: So DC-8 is out of production. Is that a used aircraft?

Mr. Cochrane: That is correct. As you well know, we unfortunately lost an aircraft in Toronto. We have replaced that aircraft.

Mr. Blenkarn: That is not shown as an insurance recovery anywhere in your statement. Is there a place in your statement where that should come?

Mr. Cochrane: Yes. It is taken into account in the statement, and we have recovered it. It is off-set.

Mr. Blenkarn: Where is it set out in the statement?

Mr. Cochrane: I am trying to find it. I cannot find it right now.

Mr. Blenkarn: There was a Minister of the Crown, Mr. Minister, who said something about, what is a million?

Mr. Cochrane: I will have to go back, Mr. Blenkarn. I do not know where it is in here. I will have to find it.

Mr. Blenkarn: You know, I never saw $1 million piled up in one place, and we have spent $211 million as though it was chicken feed.

Mr. Cochrane: No, sir. They are very important purchases there. It is certainly not chicken feed.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, what is this $6.7 million investment in associated companies, and how is that broken down for 1973?

Mr. Cochrane: That is really broken into two things, Mr. Blenkarn. First, as I think you are well aware, we have been talking about an investment in the Wardair company.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, excuse me. That $2.7 million was shown in your annual statement for December 31, 1972, as already paid into an escrow account. Why is that part of the $6.7 million represented here for the 1973 budget when it was already put aside during 1972?

Mr. Cochrane: We have budgeted that here, and it will be considered an investment at that point.

The Chairman: I wonder, just for clarification, Mr. Cochrane, if you will explain this table *Air Canada Financing Requirements* that was distributed. I am having a hard time relating it to the $140 million or the 13 million pounds that are in the bill. If you could tell me where that fits in, I would appreciate it.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Pourriez-vous nous dire, en gros, ce que vous avez acheté en 1973 en matière de propriétés et d'équipement? Je ne vous demande pas de détails, mais le gros des appareils et d'équipement que vous avez achetés en 1973 et que vous vous proposez d'acheter en 1974 avec ces 94.7 millions de dollars.

M. Cochrane: Oui. En 1973, nous avons acheté pour environ 160 millions de dollars d'appareils, pour lesquels nous avons prévu en 1974, 94.7 millions de dollars. Nos principales acquisitions sont, bien sûr, l'appareil L-1011, que nous avons acheté à dix exemplaires, le 727 S, que nous avons commandé, le 747 S, six DC-9 et les DC-8.

M. Blenkarn: Mais le DC-8 n'est plus produit. S'agit-il d'un avion d'occasion?

M. Cochrane: C'est exact. Comme vous le savez, nous avons malheureusement perdu un avion à Toronto. Nous l'avons remplacé.

M. Blenkarn: Votre document n'indique nul part qu'une assurance a été touchée. Devrait-elle y figurer quelque part?

M. Cochrane: Oui. Nous en avons tenu compte et nous l'avons touchée. C'est fait.

M. Blenkarn: Où cela figure-t-il dans le document?

M. Cochrane: Je cherche. Je ne le trouve pas pour l'instant.

M. Blenkarn: Monsieur le ministre, un ministre de la Couronne a parlé d'un million, je pense.

M. Cochrane: Il faudra que j'y revienne, monsieur Blenkarn. Je ne sais pas où cela figure. Il faut que je cherche.

M. Blenkarn: Je ne vois nul part un million de dollars et nous avons dépensé 211 millions de dollars comme si c'était du grain pour les poules.

M. Cochrane: Non. Il y a des acquisitions très importantes. Il ne s'agit certainement pas de grain pour les poules.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane que représente cet investissement de 6.7 millions de dollars dans les compagnies associées, et quelle en est la ventilation pour 1973?

M. Cochrane: Cela représente deux choses, monsieur Blenkarn. D'abord, comme vous le savez sans doute, nous avons parlé d'un investissement dans la société Wardair.

M. Blenkarn: Excusez-moi, monsieur Cochrane. Ces 2.7 millions de dollars figurent déjà dans votre bilan annuel du 31 décembre 1972 et ont été versés à titre d'engagement sous seing-privé. Quel en est le montant sur les 6.7 millions de dollars du budget de 1973 alors qu'on les a déjà affectés en 1972?

M. Cochrane: Nous les avons portés ici, et les considérons maintenant comme un investissement.

Le président: Pour expliquer les choses, monsieur Cochrane, pourriez-vous nous expliquer ces prévisions financières d'Air-Canada qui ont été distribuées? J'ai du mal à faire le lien avec les 140 millions de dollars ou les 13 millions de livres figurant dans le bill. J'aimerais que vous me disiez quel partie en est représenté.

[*Text*]

Mr. Cochrane: It does not tie in exactly, sir, because we are looking for government borrowings, as you can see here, of $95 million. That is part of the $140 million. The remainder of it would be spent in 1974 against the $104 million we are using to purchase aircraft.

The Chairman: Where does the $104 million fit into the bill?

Mr. Cochrane: The $104 million, as such, does not have to fit into the bill directly because we are using other sources of financing. If you will look at this statement of external sources, as you can see, we are using both the government and other sources. So, of course, we do not come to the government for the other sources. We get those on our own.

The Chairman: What you are suggesting is that the $140 million mentioned in the bill and the 13 million pounds is part and parcel, but not all, of the $221 million.

Mr. Cochrane: Yes, sir; that is exactly what I am saying. It is part and parcel of it, but we are getting some money elsewhere.

The Chairman: You are getting some money from what they call the cash flow nowadays. I just wanted to know.

Mr. Cochrane: Sir, we are getting it from the cash flow, and we are going to try very hard to get money outside of government sources through leasing and other means so that we are not a drain on the government.

The Chairman: Okay. I just want to keep the Committee strictly to Clause 7.

Mr. Guay (St. Boniface): On a supplementary question, Mr. Chairman, can you get the money at a cheaper rate outside? Is that the case? Is that the reason you are doing that?

Mr. Cochrane: Well, sir, we would hope that before we went outside, we would get the money at a better rate. Certainly on some of our leases we will be getting it, hopefully if we can negotiate the leases, at a better rate than we would be getting it from the government. This would be our aim.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, carrying on with investment in associated companies of $6.7 million, I suggest to you that the $2.7 million, when you mention Wardair, had already been set aside in an escrow account in accordance with your financial statement for December 31. Therefore, I presume the $6.7 million cannot refer to that matter.

Mr. Cochrane: But $2.7 million of it is, because it is an application of those funds. We will move it into investment in associated companies from our short-term investments on our balance sheet where it is now.

• 2030

Mr. Blenkarn: In other words, it is not in escrow, it is in a short-term investment; so your balance sheets are wrong.

[*Interpretation*]

M. Cochrane: Cela ne correspond pas exactement, parce que, vous pouvez le voir, nous demandons des emprunts gouvernementaux de 95 millions de dollars qui font partie de la somme de 140 millions de dollars. Le reste serait dépensé en 1974 sur les 104 millions de dollars réservés à l'achat d'appareils.

Le président: A quoi correspondent ces 104 millions de dollars dans le bill?

M. Cochrane: Les 104 millions de dollars n'ont pas figuré en tant que tels dans le bill parce que nous avons d'autres sources de financement. Si vous regardez sous la rubrique des sources extérieures, vous verrez que nous avons des sources gouvernementales et autres. Évidemment, nous ne nous adressons pas au gouvernement pour ces autres sources. Nous les recherchons nous-mêmes.

Le président: C'est-à-dire que les 140 millions de dollars et les 13 millions de livres figurant dans le bill représentent une partie de vos 221 millions de dollars mais pas la totalité.

M. Cochrane: Oui, c'est exactement ce que j'ai dit. Elles en font partie, mais nous obtenons des crédits ailleurs.

Le président: Votre capacité de financement vous donne des revenus supplémentaires. Je voulais simplement savoir.

M. Cochrane: Oui, notre capacité de financement nous en donne et nous faisons de notre mieux pour en obtenir de sources non gouvernementales au moyen de location et autres transactions pour ne pas trop dépendre du gouvernement.

Le président: Très bien. Je tiens à ce que nous parlions strictement de l'article 7.

M. Guay (Saint-Boniface): J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Obtenez-vous de l'argent à un meilleur taux ailleurs? Est-ce la raison pour laquelle vous le faites?

M. Cochrane: Eh bien, avant de nous adresser ailleurs, nous essayons d'obtenir de l'argent à un meilleur taux, ce qui sera le cas si nous pouvons négocier certaines de nos locations à un taux plus avantageux que celui que nous accorderait le gouvernement. C'est là notre objectif.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane pour reparler de l'investissement de 6.7 millions de dollars dans les compagnies associées, il me semble qu'à propos de Wardair, 2.7 millions de dollars ont déjà été affectés à un engagement sous seing-privé, d'après vos états financiers du 31 décembre. Je suppose donc que ces 6.7 millions de dollars ne portent pas là-dessus.

M. Cochrane: Pour 2.7 millions de dollars, si, parce qu'il s'agit d'une affectation de ces fonds. Nous allons les investir dans des compagnies associées au titre des investissements à court terme figurant actuellement dans nos états financiers.

M. Blenkarn: Autrement dit, il ne s'agit pas d'un engagement sous seing-privé, mais d'un investissement à court terme; vos états financiers sont donc erronés.

[*Texte*]

Mr. Cochrane: It is in escrow; I believe on the balance sheet it said that it was shown in short-term funds, did it not?

Mr. Blenkarn: What is the other $4 million then?

Mr. Cochrane: The remainder of the money, the other $4 million, is what we budgeted for but have not spent.

Mr. Blenkarn: In other words, in 1973, you have not made any further investment in associated companies?

Mr. Cochrane: Not that I am aware of.

Mr. Blenkarn: So that, this being pretty close to the end of 1973, you have a surplus on this statement for application of funds of $4 million that you have not invested. Is that correct?

Mr. Cochrane: Yes; it is very likely that we will not invest that in the remainder of 1973, since there is such a short time left.

Mr. Blenkarn: That is virtually the amount of money that was to go in for your share of the investment in Comstock. Was that the original intention of this money?

Mr. Cochrane: The answer to the question is, "no."

Mr. Blenkarn: All right. Then where were you intending to invest the $4 million in associated companies?

Mr. Cochrane: At that point we did not have specific plans, that I would be prepared to divulge here, of deals where we were trying to do things that did not work out. I do not think it would be productive to go over those here.

Mr. Blenkarn: I take it then that the application of funds you have provided for us is out of whack by at least $4 million, it is out of whack by the amount of money that you have not invested.

Mr. Cochrane: It is out of whack by a lot of things, because any budget is only something that you are aiming to hit; it is a plan. As you know in your own home budget, or anything else, you do not always hit it. Certainly there are other places in here where we may, or may not, hit the budget exactly.

Mr. Blenkarn: Therefore you would not need the $4 million of the $6.7 million represented for investment in associated companies?

Mr. Cochrane: Not for that purpose, sir, not this year.

Mr. Blenkarn: You would not need the money?

Mr. Cochrane: We may need it for other things, but . . .

Mr. Blenkarn: What other things would you need it for, if you do not need it here?

Mr. Cochrane: Other places where we may miss this budget that was put together some time ago.

Mr. Blenkarn: I see.

Mr. Cochrane: We are not going to get . . .

Mr. Blenkarn: Is this the budget you showed the Minister when you were talking to him in connection with the $140 million that you said you needed in this bill?

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Il s'agit bien d'un engagement sous seing-privé; nos états financiers indiquent qu'il s'agit de crédits de court terme, n'est-ce pas?

M. Blenkarn: Que représentent alors les quatre autres millions de dollars?

M. Cochrane: Le reste, 4 millions de dollars, est affecté mais n'a pas été dépensé.

M. Blenkarn: En d'autres termes, en 1973, vous n'avez pas fait d'autres investissements dans les compagnies associées.

M. Cochrane: Pas que je sache.

M. Blenkarn: Donc, presqu'à la fin de 1973, ce document indique un excédent de fonds affectés de 4 millions de dollars qui n'ont pas été investis. Est-ce correct?

M. Cochrane: Oui, il est très probable que nous ne les investirons pas avant la fin de 1973, puisqu'il reste si peu de temps.

M. Blenkarn: Cela représente presqu'exactement le montant que vous deviez investir dans la Comstock. Quelle était l'affectation originale de ces fonds?

M. Cochrane: Je vous réponds que non.

M. Blenkarn: Très bien. Aviez-vous donc l'intention d'investir ces 4 millions de dollars dans ces compagnies associées?

M. Cochrane: A ce moment nous n'avions pas de plans précis que je puisse vous divulguer, sur des transactions que nous voulions faire et qui n'ont pas marché. Il ne serait d'aucun intérêt d'en parler.

M. Blenkarn: Donc, sur les fonds affectés que vous avez indiqués, il manque au moins 4 millions de dollars. Cette somme représente l'argent que vous n'avez pas investi.

M. Cochrane: Il manque beaucoup de choses, parce qu'un budget ne représente qu'un objectif, une projection. Comme c'est le cas pour votre propre budget ou pour d'autres, on n'atteint pas toujours ses objectifs. Il y a certainement d'autres postes où le budget ne sera pas affecté dans sa totalité.

M. Blenkarn: Donc, vous n'avez, pas besoin de 4 millions de dollars sur les 6.7 millions de dollars à investir dans des compagnies associées.

M. Cochrane: Pas pour cela, non, pas cette année.

M. Blenkarn: Vous n'avez pas besoin de l'argent?

M. Cochrane: Nous en aurons besoin pour autre chose.

M. Blenkarn: Pourquoi en auriez-vous besoin, si vous n'en avez pas besoin pour cela?

M. Cochrane: Pour d'autres choses où nous n'atteindrions pas le budget établi il y a un certain temps.

M. Blenkarn: Je vois.

M. Cochrane: Nous n'allons pas . . .

M. Blenkarn: S'agit-il du budget que vous avez présenté au ministre lorsque vous lui avez parlé des 140 millions de dollars dont vous auriez besoin d'après ce projet de loi?

[*Text*]

Mr. Cochrane: This is the most recent budget that the Minister has approved.

Mr. Blenkarn: I did not ask you that. I asked you, "Is this the budget you showed the Minister when you determined you needed $140 million?"

Mr. Minister, maybe you can answer that?

Mr. Cochrane: I am trying to get the timing of the thing, Mr. Blenkarn.

The Chairman: Mr. Cochrane, did you have a reply to make?

Mr. Cochrane: Yes. If my memory is correct, the answer is probably "no." The $140 million, if I go back to the time . . .

Mr. Blenkarn: When was this budget made up, Mr. Cochrane?

Mr. Cochrane: This is the revised 1973 budget, . . .

Mr. Blenkarn: I asked you when this budget . . .

Mr. Cochrane: If you will let me finish, Mr. Blenkarn, I am coming to that. I believe this was submitted to the people in Ottawa at the Minister's office in August.

Mr. Blenkarn: So this piece of paper you have was prepared in August, not since August?

The Chairman: Are you trying to project Exhibit A, or Exhibit B, by holding that paper up, Mr. Blenkarn?

Mr. Blenkarn: No; I am just asking Mr. Cochrane if this was produced in August, or if this is exactly what was produced in August?

Mr. Cochrane: Yes, I believe so.

Mr. Blenkarn: All right. In August where did you anticipate investing $4 million?

Mr. Cochrane: You mean exactly . . .

Mr. Blenkarn: Over and above what you had forecasted for the Wardair deal.

Mr. Cochrane: That was not part of the revision, Mr. Blenkarn. I believe that amount of money was in the original budget that we submitted some time ago. If you would like me to, I could go over the changes between the budget that we submitted in August and the budget that we had prior to that. That was not one of the changes.

The Chairman: On a point of clarification, Mr. Cochrane: in the table distributed to the Committee this evening you have a heading, "Investment in Associated Companies—$6.7 million." You have told the Committee that $2.7 million of that was for Wardair. Mr. Blenkarn was asking where the other $4 million is, and what other associated companies the $4 million was invested in.

Mr. Cochrane: Mr. Chairman, it was not invested in any companies, and still is not. This is what we were proposing to do.

• 2035

The Chairman: That clears that up.

[*Interpretation*]

M. Cochrane: Il s'agit du budget le plus récent qu'ait approuvé le ministre.

M. Blenkarn: Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande s'il s'agit du budget que vous avez présenté au ministre lorsque vous avez décidé que vous aviez besoin de 140 millions de dollars.

Monsieur le ministre, pouvez-vous répondre à cette question?

M. Cochrane: J'essaie de déterminer l'ordre des choses, monsieur Blenkarn.

Le président: Monsieur Cochrane, avez-vous une réponse?

M. Cochrane: Oui. Si j'ai bonne mémoire, la réponse est sans doute non. Ces 140 millions de dollars, si j'en reviens à l'époque . . .

M. Blenkarn: Quand ce budget a-t-il été préparé, monsieur Cochrane?

M. Cochrane: Il s'agit du budget révisé de 1970.

M. Blenkarn: Je vous demande quand le budget . . .

M. Cochrane: Si vous me laissez finir, monsieur Blenkarn, je vais y venir. Je pense que ce budget a été présenté au cabinet du ministre en août.

M. Blenkarn: Donc, le document que nous avons, a été préparé en août, et pas après.

Le président: Le papier que vous agitez est-il la pièce A, ou la pièce B, monsieur Blenkarn?

M. Blenkarn: Non, je demande simplement à M. Cochrane s'il a été préparé en août, ou s'il s'agit exactement des chiffres d'août?

M. Cochrane: Oui, je pense.

M. Blenkarn: Très bien. En août, dans quoi songiez-vous à investir ces 4 millions de dollars?

M. Cochrane: Vous voulez dire exactement . . .

M. Blenkarn: En plus de ce que vous aviez prévu pour l'affaire Wardair.

M. Cochrane: Elle ne faisait pas partie de la révision, monsieur Blenkarn. Ce montant figurait dans le budget original que nous avons présenté il y a un certain temps. Si vous voulez, je peux parler des changements survenus entre le budget que nous avons présenté en août et celui d'avant. Dans ce cas, il n'y en avait pas.

Le président: Pour mettre les choses au point, monsieur Cochrane, dans le tableau distribué ce soir au Comité, on a la rubrique «Investissement dans les compagnies associées»—6.7 millions de dollars. Vous nous avez dit que sur cette somme, 2.7 millions de dollars étaient réservés à Wardair. M. Blenkarn vous demande que représentent les 4 autres millions de dollars et dans quelle compagnie associée ils ont été investis.

M. Cochrane: Monsieur le président, ils n'ont encore été investis dans aucune compagnie. C'est ce que nous nous proposions de faire.

Le président: Voilà qui explique tout.

[*Texte*]

Mr. Cochrane: But we did not do it.

Mr. Blenkarn: Can I go back to property and equipment, Mr. Cochrane? Did you invest $194.42 million in property and equipment during 1973?

Mr. Cochrane: Yes, I believe so.

Mr. Blenkarn: How much did you invest? What is the exact amount you invested? We have had one change here; what other changes have you had?

The Chairman: No, we have not had one change; we have had one reluctance to invest.

Mr. Blenkarn: Well, this is part of a budget, the budget . . .

The Chairman: You could honestly say: was all of that money spent? That is all you can do.

Mr. Blenkarn: I want to know what was spent in property and equipment. Was $194.2 million spent or was it more or less?

Mr. Cochrane: I do not have the exact amount. The books are not closed. It is not the end of the year yet, but when it comes, I assure you, I will be very pleased to tell you.

Mr. Blenkarn: Is that $194.2 million very much in line?

Mr. Cochrane: I think it is pretty close, sir.

The Chairman: That is . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, you are cutting me off when I have not got half way through this.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I want to assure you, I am not cutting you off. You started at 8.20 p.m. By my watch it is now 8.36, so there is no way in which I can be accused of cutting you off.

Mr. McKenzie is the next questioner. On Clause 7, Mr. McKenzie, on Air Canada.

Mr. Blenkarn: Will you put me down again, then.

The Chairman: I will put you down again, but do not suggest for one minute—I was very lenient with you.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I want to ask Mr. Cochrane some questions on Air Canada expenditures.

Did Air Canada recently sell a Viscount to a scrap dealer in Winnipeg?

Mr. Cochrane: I do not know, I am sorry. I do not have that information here with me. Are you talking about 1973?

Mr. McKenzie: Yes, this year.

Mr. Cochrane: I do not have that information.

Mr. McKenzie: Could you tell me what you are paying CAE to overhaul a Viscount?

Mr. Cochrane: No. Again, I do not have the exact amounts that we are paying CAE.

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Cependant nous ne l'avons pas fait.

M. Blenkarn: Puis-je en revenir aux biens immobiliers et au matériel, monsieur Cochrane? N'avez-vous pas investi 194.2 millions de dollars en biens immobiliers et matériel durant 1973?

M. Cochrane: Effectivement.

M. Blenkarn: Quel est le montant exact de vos investissements? Nous sommes témoins d'un changement ici et quels sont les autres qui se sont produits.

Le président: Non, il n'y a pas eu de modification, mais simplement une hésitation à faire des investissements.

M. Blenkarn: Eh bien, cela s'inscrit dans le budget, ce dernier . . .

Le président: Vous pourriez dire franchement: avez-vous dépensé toute cette somme? C'est tout ce que vous pouvez faire.

M. Blenkarn: Je veux savoir ce qu'on a affecté aux propriétés et au matériel. A-t-on épuisé les 194.2 millions de dollars en cause ou a-t-on plus ou moins dépensé cette somme?

M. Cochrane: Je n'ai pas le montant exact. Les livres ne sont pas arrêtés. Nous n'en sommes pas encore à la fin de l'année, mais à ce moment-là je puis vous assurer que je serai enchanté de vous donner ce chiffre.

M. Blenkarn: Ces 194.2 millions de dollars sont-ils conformes à ce qui a été établi?

M. Cochrane: Pas mal, monsieur.

Le président: Qui . . .

M. Blenkarn: Monsieur le président, vous me coupez la parole quand je n'ai même pas épuisé la moitié du sujet.

Le président: Monsieur Blenkarn, soyez rassuré que je ne vous coupe pas la parole. Vous avez commencé à 20 h 20 et il est maintenant 20 h 36 à ma montre. Vous ne pouvez donc pas m'accuser de vous couper la parole.

M. McKenzie est le prochain interrogateur. Passons à l'article 7 concernant Air Canada.

M. Blenkarn: M'inscrirez-vous à nouveau sur la liste?

Le président: En effet, mais n'allez pas un instant . . . J'ai fait preuve d'une grande indulgence avec vous.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. Je veux interroger M. Cochrane sur les dépenses d'Air Canada.

Cette société a-t-elle récemment vendu un Viscount à un marchand de ferrailles de Winnipeg?

M. Cochrane: Je l'ignore. Je n'ai pas ce renseignement ici. Parlez-vous de l'année 1973?

M. McKenzie: Précisément.

M. Cochrane: Je n'ai pas ce renseignement.

M. McKenzie: Pourriez-vous me dire ce que vous versez à la CAE pour réviser un Viscount?

M. Cochrane: Non. Encore une fois, je n'ai pas les montants exacts versés à la CAE.

[*Text*]

Mr. McKenzie: I am not talking about the one that is left. I am talking about the number that have been overhauled over the past couple of years. You do not have those figures?

Mr. Cochrane: No, I do not have them here.

Mr. McKenzie: Do you know if there is a two-price system that you pay CAE for overhauling them?

Mr. Cochrane: No, sir. I am not aware of a two-price system, or I have not looked into a two-price system.

Mr. McKenzie: Do you have any breakdown at all as to what you pay CAE for overhauling these obsolete aircraft?

Mr. Cochrane: No, I do not have that here, sir. I am sorry.

Mr. McKenzie: Can you obtain that information?

Mr. Cochrane: I imagine I can obtain something on what we are paying CAE for overhauling aircraft, yes, sir.

Mr. Marchand (Langelier): There is a government commitment on this. Air Canada is committed to giving a certain number of hours work to CAE in Winnipeg. Are you talking of CAE, Winnipeg?

Mr. McKenzie: Yes, CAE, Winnipeg.

Mr. Marchand (Langelier): I do not remember the number of hours. I think it is 100,000 hours.

Mr. McKenzie: And there is no financial breakdown as to what you pay for the overhaul of these aircraft?

Mr. Cochrane: I do not have it here with me, Mr. McKenzie. I am sorry, I did not know that we were going to delve into that subject.

Mr. McKenzie: Well, it is an expenditure.

Mr. Cochrane: Yes, but we make $800 million worth of expenditures and I do not have them all with me. I am prepared to do what I can.

Mr. McKenzie: I would appreciate having the total breakdown on what you have been paying CAE to overhaul the Viscounts and what the total cost is to subsidize CAE.

When CAE overhauls one of these obsolete Viscounts, what do you do with that aircraft?

Mr. Cochrane: We would like to sell the aircraft, sir.

Mr. McKenzie: Have you sold any?

Mr. Cochrane: I do not believe that we have been too successful in Viscount sales of overhauled aircraft. I do not have the exact numbers.

Mr. McKenzie: Are they grounded and just sitting there?

Mr. Cochrane: We are still flying some Viscount aircraft. I believe we are flying six.

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Je ne parle pas de celui qui reste. Je parle de ceux qui ont été révisés depuis quelques années. Vous n'avez pas ces chiffres?

M. Cochrane: Non, je ne les ai pas en main.

M. McKenzie: Savez-vous si vous versez des sommes à la CAE pour la révision des avions en vertu d'un régime de double prix?

M. Cochrane: Non, monsieur. Je ne sache pas qu'il existe un régime de double prix ou du moins je n'ai pas examiné la question.

M. McKenzie: Avez-vous une ventilation de ce qui est versé à la CAE pour assurer la révision de ces avions désuets?

M. Cochrane: Non, je n'ai pas ces chiffres ici, monsieur, je le regrette.

M. McKenzie: Vous pouvez obtenir ces renseignements?

M. Cochrane: J'imagine que je puis obtenir certains détails concernant les sommes versées à la CAE pour la révision d'avions.

M. Marchand (Langelier): Le gouvernement s'est engagé dans cette affaire. Air Canada est tenu de donner un certain nombre d'heures de travail à la CAE de Winnipeg. Vous parlez bien de la CAE de Winnipeg, n'est-ce pas?

M. McKenzie: Effectivement.

M. Marchand (Langelier): Je ne me souviens pas du nombre d'heures. Je pense qu'il s'agit de 100,000 heures.

M. McKenzie: Et vous n'avez pas de ventilation financière pouvant nous expliquer les frais de révision de ces avions?

M. Cochrane: Je n'ai pas cette ventilation sous les yeux, monsieur McKenzie. Je le regrette, je ne savais pas que nous allions étudier cette question.

M. McKenzie: Écoutez, il s'agit bien d'une dépense!

M. Cochrane: Assurément, mais nous dépensons plus de 800 millions de dollars et je n'ai pas tous ces détails avec moi. Je suis prêt à faire ce que je peux.

M. McKenzie: Je vous serais reconnaissant d'obtenir la ventilation totale des dépenses versées à la CAE pour assurer la révision des Viscounts ainsi que le coût total affecté à la subvention de la CAE.

Quand la CAE révise l'un de ces Viscounts désuets, que faites-vous de cet avion?

M. Cochrane: Nous en envisageons la vente, monsieur.

M. McKenzie: En avez-vous vendu?

M. Cochrane: Nous n'avons pas tellement bien réussi à vendre les Viscounts qui ont été révisés. Je n'ai pas les chiffres exacts.

M. McKenzie: Ces avions sont au sol à ne rien faire?

M. Cochrane: Non, nous volons toujours dans ces avions Viscounts. Nous en conduisons six.

[*Texte*]

Mr. McKenzie: I see.

Mr. Evans, the Minister of Industry and Commerce for Manitoba, and Mr. Richardson, the federal Minister of National Defence, have made recent statements that a number of new aircraft that Air Canada will be purchasing will be overhauled and maintained in Winnipeg. Do you have any knowledge of this?

• 2040

Mr. Cochrane: No, sir. I believe that would be a question that would have been more properly directed to the chairman of the company. I have not been involved in that.

Mr. McKenzie: I see. As I understood it, Mr. Pratte mentioned the other day that some of the new overhaul work would be done at the Mirabel Airport by Air Canada. Are you establishing an overhaul and maintenance base for Mirabel as well as Dorval? Are you going to be overhauling and maintaining aircraft at Mirabel as well as Dorval?

Mr. Cochrane: I would anticipate that we would have to do some maintenance work at Mirabel but I would also anticipate that our major work would continue to be done where it is now. I know of no great major facility proposal there.

Mr. McKenzie: Concerning the decentralization program of the government and Air Canada, you do not plan to practice it. You are going to centralize in Quebec at Dorval and Mirabel.

Mr. Cochrane: I do not quite follow that.

Mr. McKenzie: If you are going to be setting up an overhaul and maintenance base at Dorval then you will not be going into a decentralization program for Air Canada.

The Chairman: Just on a point of order, Mr. McKenzie. Mr. Cochrane really is the Vice président in charge of Finance. I do not want to belittle Mr. Cochrane, but he . . .

Mr. Cochrane: Mr. Cochrane knows very little about this, Mr. Chairman. I am sorry.

The Chairman: Mr. Cochrane has very little to do with policy and the direction in which the expenditures may go. He can tell Air Canada how they are shaping up financially, this sort of thing and how they can arrange the financial expenditures. As I say, I do not want to belittle his position within the board of directors and the vice-presidency of Finance, but he is really not the best witness to put that question to.

Mr. Cochrane: That is why I am being vague, Mr. McKenzie; it is not because I do not want to answer you. As I quite frankly admitted I really do not know a lot of the details of this.

Mr. McKenzie: I can appreciate that. If I can just have the complete breakdown on what it is costing to subsidize CAE. The Minister mentioned about their commitment to Winnipeg and to CAE. Could the Minister tell us what the future commitments will be for CAE in Winnipeg. As Mr. Guay has mentioned, there is just one Viscount aircraft left to be overhauled and then what will be the next line of work that will be going into Winnipeg?

[*Interprétation*]

M. McKenzie: Bon.

M. Evans, ministre de l'Industrie et du Commerce du Manitoba et M. Richardson, ministre fédéral de la Défense nationale, ont fait récemment la déclaration portant qu'un nombre de nouveaux avions qu'Air Canada achètera seront révisés et entretenus à Winnipeg. Êtes-vous au courant de cette situation?

M. Cochrane: Non, monsieur. Il aurait mieux valu de poser cette question au président de la société. Je n'ai pas été engagé dans cette affaire.

M. McKenzie: Je vois. Si j'ai bien compris, M. Pratte a mentionné l'autre jour qu'Air Canada effectuerait une certaine partie des nouveaux travaux de transport à l'aéroport Mirabel. Mettez-vous sur pied une base de transport et d'entretien à Mirabel comme vous le faites à Dorval? Allez-vous assurer le transport et l'entretien des avions à Mirabel aussi bien qu'à Dorval?

M. Cochrane: Je présume que nous allons faire certains travaux d'entretien à Mirabel, mais je prévois également qu'une grande partie du travail se poursuivra à l'endroit actuel. je ne crois pas qu'on n'ait fait de propositions visant la mise sur pied de grandes installations là-bas.

M. McKenzie: A propos du programme de décentralisation du gouvernement et d'Air Canada, vous n'avez pas l'intention de le réaliser, n'est-ce pas? Vous allez plutôt centraliser vos efforts au Québec, soit à Dorval et à Mirabel.

M. Cochrane: Je ne suis pas très bien votre argument.

M. McKenzie: Si vous devez mettre sur pied une base de transport et d'entretien à Dorval, vous ne vous lancerez donc pas dans un programme de décentralisation pour Air Canada.

Le président: J'invoque le Règlement, monsieur McKenzie. M. Cochrane est le vice-président chargé de la finance, je ne veux pas le diminuer pour autant, mais il . . .

M. Cochrane: M. Cochrane s'y connaît fort mal dans ce domaine, monsieur le président. Je regrette.

Le président: M. Cochrane a bien peu à voir avec la politique et l'orientation des dépenses. Il peut avertir Air Canada de sa tournure financière et ainsi de suite et comment ils peuvent composer leur ventilation des dépenses financières. Comme je l'ai précisé, je ne veux pas diminuer sa position au sein du conseil d'administration et en tant que vice-président des finances, mais il n'est certainement pas le témoin indiqué pour répondre à cette question.

M. Cochrane: Voilà pourquoi je suis vague, monsieur McKenzie; ce n'est pas que j'évite de vous répondre. Comme je l'ai franchement admis, nombreux sont les détails que j'ignore dans cette affaire.

M. McKenzie: Je comprends. J'aimerais quand même avoir la ventilation complète de ce qu'il en coûte pour subventionner la CAE. Le ministre a mentionné l'engagement que le gouvernement a pris envers Winnipeg et la CAE. Le ministre peut-il nous dire ce que seront les futurs engagements de la CAE à Winnipeg. Comme M. Guay l'a dit, il ne reste plus qu'un seul Viscount à réviser et quelle sera la prochaine ligne de travail à suivre à Winnipeg?

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Chairman, this is what was discussed between Air Canada, the Department of Trade and Commerce and the supplier of the new aircraft that Air Canada intends to buy or order. So it has not been determined.

However to answer your previous question, there is no further centralization in Montreal. There will be an airport in Mirabel, a very large airport, and of course you have to have some facilities there, but there is no centralization foreseen in Mirabel more than exists now.

Mr. McKenzie: I see. When this last Viscount is overhauled in Winnipeg, do you have some future work lined up for CAE.

Mr. Marchand (Langelier): This is what we are working on with the Department of Trade and Commerce, Air Canada and the other companies in the aeronautics field in Canada.

Mr. McKenzie: I see. Can Mr. Guay tell us when this Viscount will be completed.

The Chairman: Order, order. Mr. McKenzie, Mr. Guay is not a witness and you cannot ask him a question. Your question must be directed to the Chairman or the witness.

Mr. Guay (St. Boniface): I do not have to answer to Mr. McKenzie anyway, Mr. Chairman.

The Chairman: You are quite correct, you do not have to answer to him.

Mr. McKenzie: I will go to his boss. Mr. Marchand, do you know when this Viscount will be completed in Winnipeg.

Mr. Marchand (Langelier): When will the Viscount be completed?

Mr. McKenzie: Yes. When will it be completed?

Mr. Marchand (Langelier): I really do not know. I can inquire. Do you think I know what the situation is with all the aircraft in Air Canada. Maybe you have time to do that. I do not.

Mr. McKenzie: There is something between 300 and 350 men working at the CAE plant. When this Viscount is completed will they be guaranteed employment until you find new work for them?

• 2045

Mr. Marchand (Langelier): When there was a transfer, Mr. McKenzie, from Winnipeg to Montreal, there was a commitment by Air Canada, of course at the request of the Canadian government, to guarantee a certain number of hours of work at Winnipeg. This commitment is going to be met. What is going to happen after that, well, this I tell you is not decided yet.

Mr. McKenzie: To have a viable aircraft industry in Winnipeg, do you not think it would make more business sense if you were working on aircraft you are using today to be overhauled and maintained at the Winnipeg base, instead of overhauling obsolete aircraft and working on food trolleys in Winnipeg that could be manufactured and maintained cheaper in Montreal?

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Monsieur le président, cela fait l'objet d'une discussion entre Air Canada et le ministère de l'Industrie et du Commerce et le fournisseur du nouvel avion qu'Air Canada entend acheter ou commander. Il n'y a donc rien eu de déterminé.

Toutefois, en réponse à votre autre question, il n'y aura pas d'autre centralisation à Montréal. Il y aura un aéroport de très grande taille à Mirabel et bien sûr il faudra y mettre sur pied certaines installations, mais on ne prévoit aucune centralisation à Mirabel outre celle qui existe déjà.

M. McKenzie: Je vois. Cependant, quand le dernier Viscount sera transporté à Winnipeg, prévoyez-vous d'autres travaux pour la CAE?

M. Marchand (Langelier): C'est ce que nous discutons avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, Air Canada et les autres sociétés aéronautiques du Canada.

M. McKenzie: Je vois. M. Guay peut-il nous dire quand ce Viscount sera terminé?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur McKenzie, M. Guay n'est pas un témoin et vous ne pouvez pas l'interroger. Votre question peut être adressée au président ou au témoin.

M. Guay (Saint-Boniface): De toute façon, je ne suis pas tenu de répondre à M. McKenzie, monsieur le président.

Le président: Vous avez raison, vous n'êtes pas tenu d'y répondre.

M. McKenzie: Je m'adresserai à son patron. Monsieur Marchand, savez-vous quand sera complété ce Viscount à Winnipeg?

M. Marchand (Langelier): Quand ce Viscount sera terminé?

M. McKenzie: Oui. Quand sera-t-il terminé?

M. Marchand (Langelier): Je ne le sais vraiment pas. Je puis m'en enquérir. Croyez-vous vraiment que je sais exactement ce qu'est la situation pour tous les avions d'Air Canada? Vous avez peut-être le temps de faire ces recherches. Moi, pas.

M. McKenzie: L'usine CAE compte environ 300 à 350 travailleurs. Quand ce Viscount sera terminé peut-on leur garantir un emploi jusqu'à ce que vous leur trouviez un nouveau travail?

M. Marchand (Langelier): Quand il a eu transfert de Winnipeg à Montréal, monsieur McKenzie, Air Canada s'est engagé bien sûr sur la demande du gouvernement canadien à garantir un certain nombre d'heures de travail à Winnipeg. Cet engagement va être respecté. Ce qui va se produire après cela, n'a pas encore fait l'objet d'une décision.

M. McKenzie: Pour avoir une industrie d'avion fiable à Winnipeg, ne croyez-vous pas que ce serait plus dans le sens des affaires si vous travailliez à un avion dont vous vous servez aujourd'hui et qui serait révisé et entretenu à la base de Winnipeg au lieu de réviser de vieux avions désuets et travailler sur des chariots à victuailles à Winnipeg qui pourraient être fabriqués à meilleur compte à Montréal?

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): I think what you say makes sense, Mr. McKenzie. However, Air Canada is doing that at this moment, not necessarily by choice, but by commitment at that time, because we wanted to keep this plant open in CAE. This is why there was a commitment by Air Canada. Now we are interested as a government in developing or trying to develop this industry in Winnipeg. We are trying to find new work which will perhaps be more justified than that which has been performed up to now.

Mr. McKenzie: I appreciate that. I hope you continue on that line, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): This is what I am trying to do, and I hope I will succeed.

Mr. McKenzie: Right. Thank you.

Mr. Marchand (Langelier): With your help.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on Clause 7.

Mr. Mazankowski: I want to ask Mr. Cochrane how the statement he has provided, which indicates a projected profit of $10.7 million for the year ending December, 1973, can be reconciled with the statement made by the chairman of Air Canada before the Committee. He said he felt the net income for the airline would be much lower in 1973 than it was in 1972.

If I recall correctly, you showed a profit of something in the order of $8 million.

Mr. Cochrane: I am sorry. The $10 million is before tax. The $8 million is after tax. Our profit before tax was around $17 million last year, I believe. I am not sure.

I apologize if that was not clearly marked.

Mr. Mazankowski: I am led to assume that the allowance for the increase in fuel expenditures which Mr. Pratte dealt with is taken into consideration in this projected statement. Has it been revised to take into consideration the increase in the fuel expenditures for the last three or four months?

Mr. Cochrane: You mean, does the $10.7 reflect the higher fuel cost? Yes, the $10.7 million reflects the fact that during the latter part of the year, we are and will be paying more for fuel than we had anticipated.

Mr. Mazankowski: On a net profit after tax figure, what are we looking at then, approximately, Mr. Cochrane?

Mr. Cochrane: I do not have the number here, but it is about half.

Mr. Mazankowski: It would be something in the order of $5 million.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Mazankowski: In the utilization of your aircraft, I notice you do not have any figures there for the L-1011. Is it too early to establish a utilization factor?

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Ce que vous dites est fondé, monsieur McKenzie. Toutefois, Air Canada agit précisément de cette façon pour l'instant non pas en vertu d'un choix, mais plutôt à cause d'un engagement pris à ce moment, car nous voulions que l'usine demeure ouverte à CAE. Voilà la raison pour laquelle Air Canada a fait cette promesse. Nous sommes intéressés en tant que gouvernement au développement de ce secteur industriel à Winnipeg. Nous essayons de découvrir de nouveaux travaux qui pourraient peut-être mieux s'expliquer que ceux qui ont été effectués jusqu'ici.

M. McKenzie: Formidable. J'espère que vous allez continuer dans cette ligne monsieur le ministre.

M. Marchand (Langelier): C'est ce que j'essaie de faire et j'essaie vraiment d'y réussir.

M. McKenzie: C'est juste, je vous remercie.

M. Marchand (Langelier): Grâce à votre aide.

Le président: Monsieur Mazankowski, sur l'article 7.

M. Mazankowski: Je veux demander à M. Cochrane comment il peut concilier la déclaration qu'il a faite visant un profit extrapolé de 10.7 millions de dollars pour l'année se terminant en décembre 1973 avec celle que le président d'Air Canada a faite devant le Comité. D'après lui, le revenu net de la Société en 1973 serait bien inférieur à celui de 1972.

Si je me souviens bien, il a indiqué un profit qui frisait les 8 millions de dollars.

M. Cochrane: Je regrette. Les 10 millions de dollars représentent un montant avant l'impôt. Les 8 millions de dollars, après l'impôt. Notre profit avant l'impôt se chiffrait à peu près 17 millions de dollars l'an dernier, mais je n'en suis pas certain.

Je regrette, si cela n'a pas été clairement indiqué.

M. Mazankowski: Je suis porté à présumer que l'allocation expliquant la hausse des dépenses en carburant dont M. Pratte a discuté est prise en considération dans cette déclaration estimative. L'a-t-on revisée pour tenir compte de la hausse des dépenses en carburant depuis trois ou quatre mois?

M. Cochrane: Me demandez-vous si les 10.7 millions de dollars traduisent la hausse du prix du carburant? Oui, ces 10.7 millions de dollars expriment le fait que durant la dernière partie de l'année, nous dépensons et dépenserons davantage en carburant que nous l'avions prévu.

M. Mazankowski: Bref, quels seront les profits nets après l'impôt, monsieur Cochrane? Donnez-nous un chiffre approximatif?

M. Cochrane: Je n'ai pas de chiffre ici, mais il s'agit d'environ la moitié.

M. Mazankowski: A peu près 5 millions de dollars?

M. Cochrane: Oui.

M. Mazankowski: A propos de l'utilisation des avions, je constate que vous n'aviez pas de chiffre représentant les L-1011. Est-il trop tôt pour établir un facteur d'utilisation?

[*Text*]

Mr. Cochrane: To establish a meaningful one, yes, sir.

Mr. Mazankowski: Can you give us some indication what the utilization factor is on the L-1011, based on the experience you have had?

Mr. Cochrane: I am not really up to date on it at this point. I can tell you it probably is not that good at this time.

Mr. Mazankowski: Would you be involved in the discussions that take place when you determine whether you expand your route structure to serve a direct line and take into consideration your utilization? Using Edmonton as an example, it seems to me we are in a situation now where the citizens of Edmonton are desirous of getting a more meaningful direct flight service between the capital City of Ottawa and the City of Edmonton. What we are concerned with then is more frequency of flights rather than larger aircraft hauling more passengers less frequently. It seems to me as though the L-1011 has worked in conflict with that principle. How do you rationalize, and how do you determine, whether you put an L-1011 on into Edmonton, or a DC-9 providing greater frequency of service?

• 2050

Mr. Cochrane: I would not want to go into the details of that; it is an operational planning decision. Obviously I look at the financial aspects of it, but . . .

Mr. Mazankowski: I realize Mr. Chairman it may not be directly related to finance, but it is an item directly related to operations, and I think when we stood these two clauses this morning we decided that we were going to discuss the operations of Air Canada and CNR taking into account the matter of capital and the matter of operations.

The Chairman: Mr. Cochrane is in charge of finance. He is not responsible for Air Canada's policy. He may contribute to Air Canada's policy and I would not want to take that away . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Cochrane provided me with the utilization tables and so I felt that I had to direct my question to him on the basis of the table.

Mr. Campbell: Mr. Chairman on a point of order, please.

The Chairman: Mr. Campbell on a point of order.

Mr. Campbell: I believe that I agree with the honourable member on this portion of the clause of $140 million and I believe that earlier on Mr. Cochrane explained well the expenditures that were going to be curtailed by the $140 million, additional aircraft and aircraft maintenance. Must we belabour the point? Is there anything in particular that was not discussed?

The Chairman: Mr. Campbell, if I, as Chairman, was holding up the discussion by suggesting that Mr. Cochrane was not fully responsible, I apologize to the Committee. Go ahead, Mr. Mazankowski, you have a couple of minutes left.

[*Interpretation*]

M. Cochrane: Oui, si l'on veut en établir un qui ait du sens.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous dire quel est le facteur d'utilisation du L-1011 d'après l'expérience que vous avez eue?

M. Cochrane: Je regrette, mais je ne suis pas à jour à ce sujet. J'ai peut-être raison ou non de m'aventurer à vous dire que le facteur n'est pas extraordinaire pour l'instant.

M. Mazankowski: Seriez-vous engagé dans les discussions qui ont lieu quand vous déterminez si oui ou non vous allez prolonger votre structure financière pour desservir une ligne directe et prendre en considération votre utilisation? A titre d'exemple, servons-nous d'Edmonton. Nous semblons être dans une situation où les citoyens d'Edmonton voudraient avoir un service de vol en direct plus efficace entre la capitale Ottawa et la ville d'Edmonton. Nous voulons donc établir une plus grande fréquence de vols plutôt que de mettre sur pied des avions de plus grande taille pour transporter un plus grand nombre de voyageurs, mais à un rythme moins accentué. Il me semblerait que le L-1011 entre en conflit avec ce principe. Comment arrivez-vous à vous décider pour savoir si vous devez affecter un L-1011 à Edmonton ou un DC-9 qui assurerait une plus grande fréquence de service?

M. Cochrane: Je ne veux pas me lancer dans les détails de cette affaire; c'est une décision de communications au niveau des opérations. De toute évidence, je considère les aspects financiers de la question mais . . .

M. Mazankowski: Je conçois, monsieur le président, que cette question n'est pas directement reliée à la finance, mais c'est quand même un article directement rattaché aux opérations. Quand nous avons réservé ces deux articles ce matin, nous nous sommes entendus pour discuter des opérations d'Air Canada et du CN en tenant compte des questions de capitaux et des activités.

Le président: M. Cochrane est chargé des finances. Il n'est pas responsable de la politique d'Air Canada. Il se peut qu'il y contribue, car je ne voudrais pas lui enlever . . .

M. Mazankowski: M. Cochrane, m'a fourni les tableaux d'utilisation si bien que j'ai éprouvé le besoin de m'adresser à lui précisément en fonction de ce tableau.

M. Campbell: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Allez-y monsieur Campbell.

M. Campbell: Je suis d'accord avec l'honorable député sur cette portion de l'article des 140 millions de dollars en cause. Un peu plus tôt, M. Cochrane a bien expliqué les dépenses qui entraient dans ces 140 millions de dollars, soit un avion supplémentaire et l'entretien d'avions. Devons-nous nous étendre sur cette question? Reste-t-il des points qui n'ont pas été discutés?

Le président: Monsieur Campbell, si en tant que président j'ai retenu le débat en laissant entendre que M. Cochrane n'était pas entièrement responsable, je m'excuse auprès du Comité. Allez-y, monsieur Mazankowski, il ne vous reste plus que quelques minutes.

[*Texte*]

Mr. Campbell: I am sorry, Mr. Chairman, I just meant that in the particular area of the $140 million . . .

The Chairman: I felt, Mr. Campbell, that Mr. Mazankowski was holding Mr. Cochrane responsible for a policy decision which he may have contributed to, but he is not, and should not be held, responsible for, and that is all I said.

Mr. Campbell: Right. I agree, sir; you are right.

The Chairman: Mr. Mazankowski if you could direct your questions to Mr. Cochrane or the Minister; preferably to the Minister if it becomes a question of priority of service for the Department of Transport or for the Crown corporation and to Mr. Cochrane questions of financing and the accountability of Air Canada's financing to this Committee, that is the way I think the questions should be directed. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Are you through Mr. Chairman?

The Chairman: I am through. You have about three minutes left; use them wisely.

Mr. Mazankowski: Earlier this afternoon in my questions to the Minister, I was about to get to the point of asking the Minister what sort of contact and what type of continual relationship the Minister has with the Board of Directors of CNR. We are not dealing with CNR right at this particular point, but may I ask the Minister of Transport what his relationship is with the Board of Directors of Air Canada. Do you meet frequently? How often do you meet? For example, the announcement made yesterday by the Chairman of Air Canada announcing new appointments and a sort of realignment of the senior management level, are such items discussed with you Mr. Minister, and do you approve and ratify the appointments and the restructuring of the organization? Is this part of government policy, and is this part of your responsibility?

• 2055

M. Marchand (Langelier): I think that if you look at the federal Crown corporations, you will see that there are not two Crown corporations which are set up exactly the same way. In the case of Air Canada, the board of directors nominates the president and the chairman of the board. Of course we discuss, because we are the main shareholders, through CN, of Air Canada.

You asked me what kind of relationship I have with Air Canada and who I meet in Air Canada. I have met up to now, except on a few occasions, only with Mr. Pratte who is chairman of the board, and in the CN, Mr. MacMillan, and once in a while Mr. Pierre Taschereau, I think.

Mr. Mazankowski: Were you aware of the realignment structure in the senior management?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, Mr. Pratte informed me of the realignment.

Mr. Mazankowski: Did you approve of it?

Mr. Marchand (Langelier): It belongs to the board of directors to . . .

[*Interprétation*]

M. Campbell: Je regrette, monsieur le président, je parlais uniquement du secteur particulier des 140 millions de dollars en cause.

Le président: Monsieur Campbell, à mon sens, M. Mazankowski tenait M. Cochrane responsable d'une décision de politique à laquelle il a peut-être contribué, mais pour laquelle il ne faut pas le tenir responsable, et c'est tout ce que j'ai dit.

M. Campbell: Bon. Je suis d'accord avec vous monsieur. Vous avez raison.

Le président: Monsieur Mazankowski, si vous pouviez adresser vos questions à M. Cochrane ou au ministre, je vous en serais fort gré. De préférence au ministre si cela devient une question de priorité de service du ministère des Transports ou de la société d'État, et à M. Cochrane s'il s'agit de questions de financement et du devoir qu'a Air Canada de répondre de ses actes financiers devant ce Comité Voilà la façon dont à mon sens, il faut adresser les questions. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez terminé, monsieur le président?

Le président: Oui. Il ne vous reste que trois minutes, servez-vous en en toute sagesse.

M. Mazankowski: Un peu plus tôt cet après-midi lorsque je me suis adressé au ministre, j'allais lui demander quel genre de contact ou de rapport permanent entretient-il avec le conseil d'administration du CN. Nous ne parlons pas de cette compagnie pour l'instant, mais permettez-moi de demander au ministre des Transports quels sont ses rapports avec le conseil d'administration d'Air Canada. Rencontrez-vous le conseil fréquemment? Combien de fois vous réunissez-vous? Par exemple, le président d'Air Canada a annoncé hier de nouvelles nominations ainsi qu'un genre de remaniement des échelons supérieurs de la gestion. Ces questions font-elles l'objet d'une discussion avec vous, monsieur le ministre, et approuvez-vous ou ratifiez-vous les nominations et la restructuration de l'organisation? Est-ce une partie de la politique du gouvernement et une partie de vos responsabilités?

M. Marchand (Langelier): Si vous examinez les structures des sociétés d'État, vous constaterez qu'il n'y en a pas deux qui se ressemblent exactement. En ce qui concerne Air Canada, le conseil d'administration nomme son président. Bien sûr nous avons un mot à dire là-dessus puisque nous sommes les principaux actionnaires d'Air Canada par l'intermédiaire du CN.

Vous m'avez demandé quels sont mes rapports avec Air Canada et avec qui je suis en relation. Jusqu'à présent, mes contacts se sont limités à M. Pratte, président du conseil, et au CN, à M. MacMillan, et de temps à autre à M. Pierre Taschereau.

M. Mazankowski: Est-ce que vous étiez au courant du changement apporté à la structure de la haute direction?

M. Marchand (Langelier): Oui, M. Pratte m'en a parlé.

M. Mazankowski: L'avez-vous approuvé?

M. Marchand (Langelier): C'est au conseil d'administration . . .

[*Text*]

Mr. Mazankowski: In other words, you neither approved or disapproved. Is that it?

Mr. Marchand (Langelier): He asked me some opinions on a certain number of things. But it is the board of directors of Air Canada that has the responsibility, and I do not want to take it.

Mr. Mazankowski: The same applies to the . . .

Mr. Marchand (Langelier): If you want to amend the law to give me the responsibility, I will be . . .

Mr. Mazankowski: No, I am not suggesting that. Does the same apply to the individual appointments that were made? These were made solely by the board of directors, I assume, on the recommendation of Mr. Pratte, and you neither approved nor disapproved of them.

Mr. Marchand (Langelier): The Governor in Council nominates the directors of Air Canada, but once the board is formed it is the board that makes the nominations and distributes the responsibilities between the officers.

Mr. Mazankowski: We have had before us in the hearings a number of incidents, and indeed a very detailed brief presented by the CALEA group, to the effect that there were some problems in the operations of Air Canada, including a decline in the morale, a loss in the sense of loyalty, a serious labour relations problem, and a lack of communication. Are these items discussed by the chairman with you, Mr. Minister? Are you concerned about the impact these particular problems may have on the welfare of the airline?

Mr. Marchand (Langelier): Of course.

Mr. Mazankowski: Can you do anything about it?

Mr. Marchand (Langelier): I am very much concerned about what happens to all Crown corporations under my jurisdiction. The autonomy of these bodies varies. The status of the CTC is not the same as that of the Pilotage Authority or Air Canada. But all of them are my political responsibility because I have to answer for those corporations before you gentlemen in the House. So I am worried, and I follow everything that happens which can affect those Crown corporations.

Mr. Mazankowski: What do you do specifically? Are you in a position to do anything? Let us take for example the fiasco at Terminal II. I am sure that you as the Minister of Transport, speaking in the House for Air Canada, would have received a tremendous amount of correspondence and a tremendous amount of objection to the way in which the new Terminal II was phased in by Air Canada, and the fact that the operation was not sufficiently staffed, at least with trained personnel. Do you intervene to any degree? Do you phone up Mr. Pratte and say, what the heck is going on here? You had better pull up your socks and do something about it.

Mr. Marchand (Langelier): Oh, yes. In this particular case I even sent my special adviser to Montreal to meet with Mr. Pratte and the other officials of Air Canada in order to see what they were doing for Terminal II.

Mr. Mazankowski: In other words, you do recommend to the board of directors and indeed the administration . . .

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: En d'autres termes, vous n'avez ni approuvé ni désapprouvé cette mesure, n'est-ce pas?

M. Marchand (Langelier): Il a demandé mon opinion sur un certain nombre de choses, mais il s'agit d'une responsabilité du Conseil d'administration d'Air Canada et je ne voulais pas la prendre.

M. Mazankowski: Il en est de même pour . . .

M. Marchand (Langelier): Si vous voulez modifier la loi afin de me donner cette responsabilité, je serai . . .

M. Mazankowski: Non, ce n'était pas mon intention. Est-ce qu'il en est de même pour les nominations individuelles qui ont été faites? C'était le conseil d'administration qui s'en est occupé suivant la recommandation de M. Pratte, je présume, sans que vous ayez à donner ou à refuser l'approbation.

M. Marchand (Langelier): Le gouverneur en conseil nomme les directeurs d'Air Canada, mais une fois le conseil formé, c'est lui qui fait les nominations et en répartit les responsabilités entre les différents titulaires.

M. Mazankowski: Il a été question à des séances antérieures, et notamment dans une mémoire présenté par l'Association de lignes aériennes, de plusieurs difficultés à Air Canada, une détérioration du moral, un affaiblissement du sens de loyauté, un manque de rapport et de communication avec la direction. Est-ce que vous vous entretenez avec le président d'Air Canada sur ces questions-là, monsieur le ministre? Est-ce que les répercussions de ces problèmes sur le fonctionnement de la ligne vous concerne.

M. Marchand (Langelier): Bien sûr que oui.

M. Mazankowski: Pouvez-vous faire quelque chose?

M. Marchand (Langelier): Je m'intéresse beaucoup à la situation de toutes les sociétés d'État qui relèvent de mon ministère. Le degré d'indépendance de chacun de ces organismes varie. La condition du CTC n'est pas la même que celle de l'Administration du pilotage ou d'Air Canada, et puisque je suis comptable de tous ces organismes devant vous à la Chambre, je m'y intéresse et je suis de très près tout ce qui peut les toucher.

M. Mazankowski: Cependant, quelles mesures précises prenez-vous? Êtes-vous en mesure de faire quelque chose? Prenons par exemple le fiasco que représente l'aérogare nº 2 à Toronto. Je suis sûr qu'en qualité de ministre des Transports comptable d'Air Canada, vous avez reçu beaucoup de protestations concernant l'inauguration trop rapide de cet aérogare et le manque de personnel compétent. Prenez-vous des mesures directes dans un cas pareil? Téléphonez-vous à M. Pratte pour lui demander ce qui se passe et lui dire de remédier à la situation?

M. Marchand (Langelier): Oui. Dans ces cas-là j'ai même envoyé mon conseiller spécial à Montréal s'entretenir avec M. Pratte et les autres fonctionnaires d'Air Canada afin de savoir quelles étaient exactement les mesures qu'il prenait.

M. Mazankowski: En d'autres termes, avez-vous fait des recommandations au conseil d'administration?

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): Oh, no, not the board of directors.

Mr. Mazankowski: The administration.

Mr. Marchand (Langelier): The administration, and say this is a real problem. The public, the M.P.s from all sides of the House—and most of them probably Liberals at that time—came to see us and were complaining about the situation in Terminal II. The public were complaining. So we told them, come on, do something about it. This is your responsbility now.

• 2100

Mr. Mazankowski: Mr. Pratte yesterday indicated that one of his major priorities or his first priority, now he has gone through a realignment structure in senior management, was to overcome some of the difficulties in respect of labour management and the management labour relations. Have you held any discussions with him in that regard, having regard to the fact that this has been a chronic problem over the last three or four years and, if so, have you put one of your special advisers on Mr. Pratte's tail to deal with this particular issue?

Mr. Marchand (Langelier): No, but after I received and read the CALEA report, I asked Air Canada to tell me exactly how they see the situation and how they would answer the questions in it. After that maybe I will meet with Mr. Pratte and discuss the whole matter with him because I think the public is interested and I think I have a responsibility, not to run Air Canada, but a responsibility as far as the public is concerned and as far as the House is concerned. I know very well when you have a problem with Air Canada you do your job and you put the questions to me, so I have to be in a position to answer in as much detail as I can.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. McKenzie: May I ask a supplementary?

The Chairman: Well, okay.

Mr. McKenzie: It is very brief. With regard to this . . .

The Chairman: Mr. McKenzie, on a brief supplementary.

Mr. McKenzie: Yes, to the Minister, Mr. Chairman. It is unique that a union prepares a seven-page document criticizing a firm from "A" to "Z". I think this deserve special attention. Are you prepared to give us a report that all of their complaints are going to be investigated and to see that Air Canada corrects all their charges or counters their charges?

Mr. Marchand (Langelier): I asked Air Canada to answer this so I can make up my own mind. Is everything well founded? This I do not know, but I will see after I have received the report from Air Canada and check a few things myself.

Mr. McKenzie: Yes, and of course if CALEA is off base, it should be pointed out to them.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, sure. I am ready to meet with them and discuss it with them.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Non, jamais au conseil d'administration.

M. Mazankowski: Une administration générale?

M. Marchand (Langelier): Oui, l'administration en générale, pour souligner l'importance du problème. Nous avons eu des plaintes concernant l'aérogare nº2 de la part du public et des députés de tous les partis, la plupart étant probablement des libéraux à l'époque. A cause des protestations publiques, nous avons indiqué à l'administration qu'il fallait prendre des mesures.

M. Mazankowski: M. Pratte a dit hier que l'une de ses principales priorités ou même sa première priorité, maintenant que la haute direction a été remaniée, est d'aplanir certaines des difficultés ayant surgi dans la direction des syndicats et les relations syndicales. Avez-vous eu des entretiens avec lui à ce sujet, étant donné que le problème est chronique depuis 3 ou 4 ans et, dans ce cas, avez-vous envoyé un de vos conseillers spéciaux chez M. Pratte pour régler le problème?

M. Marchand (Langelier): Non, mais après avoir reçu et parcouru le rapport de CALEA, j'ai demandé à Air Canada de me dire exactement comment elle envisage la situation et comment elle entend régler les problèmes. Ensuite, je vais peut-être rencontrer M. Pratte et discuter avec lui de l'ensemble de la question parce qu'il me semble que le public s'y intéresse et que je suis responsable, non pas de l'exploitation d'Air Canada, mais envers le public et envers la Chambre des communes. Je sais très bien que lorsqu'Air Canada vous cause un problème, vous faites votre travail et vous me posez des questions auxquelles je dois être en mesure de répondre dans tous les détails possibles.

Le président: Monsieur MacKay.

M. McKenzie: Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: D'accord.

M. McKenzie: Elle est très brève. Elle porte sur . . .

Le président: M. McKenzie, pour un brève question supplémentaire.

M. McKenzie: Oui, monsieur le président, adressée au ministre. Il est rare qu'un syndicat produise un document de sept pages pour critiquer une société de «A» à «z». Cela mérite une attention particulière. Êtes-vous disposé à nous faire un rapport selon lequel toutes ces plaintes seront étudiées et Air Canada va répondre ou remédier à toutes les accusations?

M. Marchand (Langelier): J'ai demandé à Air Canada de répondre, pour que je puisse prendre une décision. Tout cela est-il bien fondé? Je ne sais pas, mais je le verrai après avoir reçu le rapport d'Air Canada et vérifier moi-même quelques faits.

M. McKenzie: Oui, et, bien sûr, si CALEA se trompe, il faudra le lui indiquer.

M. Marchand (Langelier): Naturellement. Je suis disposé à rencontrer cet organisme et à en discuter.

[*Text*]

Mr. McKenzie: Right. Thank you, Mr. Marchand.

The Chairman: Now, Mr. MacKay who is the last questioner I have on my list with regard to Clause 7.

Mr. Blenkarn: You cut me off, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you want your name down on the list again?

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I will just ask a couple of quick questions and Mr. Blenkarn can have some of my time.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Cochrane, could you tell me what the rationale is for paying a dividend on the common stock? I presume this is CNR stock on which you paid a $200,000 dividend. I just wonder—this is about 1 per cent, I guess, on the investment—whether there is some particular auditing or bookkeeping reason for doing this. It just strikes me as rather odd. What is the rationale?

Mr. Cochrane: I believe we have always paid the CNR dividend for some years, and I do not see any reason to change the policy at this time. I think we should continue to do that, if for no other reason, sir, than to continue to keep our dividend record intact. As you know, under law it is very advantageous to have a record of paying dividends for many years.

Mr. MacKay: That is true, but what you really are saying is that you would agree it is a very token dividend in terms of its magnitude.

Mr. Cochrane: I suppose it is not a liberal dividend.

Mr. MacKay: However, you are doing it more or less because it has always been done.

Mr. Cochrane: It amounts to about 4 per cent, which is a reasonable dividend, and I think we should continue to do so.

Mr. MacKay: The funds you have here are generated internally. Are they all from your normal flight operations or is there any breakdown that would be illuminating in that regard?

Mr. Cochrane: It is all from our internal office.

Mr. MacKay: I see. Okay, I will pass, Mr. Chairman, the remainder of my time, if I may, to Mr. Blenkarn.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, can I refer you to the Rolls Royce Exim bank debt retirement of $1.4 million in the 1973 budget? Is that referable to the $13.1 million in the Export-Import Bank or how is that referable? Where does this come in to the . . .

Mr. Cochrane: It is a combination of the repayment of a portion of the Rolls Royce Lazard financing and the Export-Import Bank financing. Obviously we have to repay the money as time goes on.

• 2105

Mr. Blenkarn: The approval in the bill is for 13 million pounds, and I do not see the receipt or source of application of funds for 13 million pounds in the source of funds from external sources. I was wondering where that should go in this application and source of funds in the budget?

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Très bien. Merci, monsieur Marchand.

Le président: J'ai sur ma liste M. MacKay qui est la dernière personne à poser des questions sur l'article 7.

M. Blenkarn: Vous m'avez oublié, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous que j'inscrive votre nom de nouveau?

M. MacKay: Monsieur le président, je ne vais poser que quelques questions, rapidement, et M. Blenkarn pourra prendre de mon temps.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur Cochrane, pourriez-vous me dire sur quoi vous vous fondez pour verser des dividendes sur les actions ordinaires? J'imagine qu'il s'agit d'actions du CN sur lesquelles vous avez versé un dividende de $200,000. Cela représente environ 1 p. 100 de l'investissement et j'aimerais savoir si vous avez des motifs particuliers de comptabilité de le faire. Cela me semble plutôt curieux. Quels sont vos motifs?

M. Cochrane: Depuis quelques années, nous versons toujours des dividendes au CN, et je ne vois pas de raison de changer de politique maintenant. Je pense que nous devrions continuer à le faire, ne serait-ce que pour garder intact le montant de nos dividendes. Comme vous le savez, la loi est très avantageuse pour les sociétés qui payent des dividendes pendant plusieurs années.

M. MacKay: C'est vrai, mais cela revient à dire que ce dividende est très peu important.

M. Cochrane: J'imagine qu'il ne s'agit pas d'un dividende libéral.

M. MacKay: Cependant, vous le faites plus ou moins parce que cela s'est toujours fait.

M. Cochrane: Ils représentent environ 4 p. 100, ce qui est raisonnable, et je pense que nous devrions continuer à le faire.

M. MacKay: C'est la compagnie qui est à la source de ces fonds. Proviennent-ils tous de vos opérations commerciales ou peut-on les répartir autrement?

M. Cochrane: Ils viennent tous de la compagnie.

M. MacKay: Je vois. Très bien. Je vais laisser le reste de mon temps de parole à M. Blenkarn, si je le puis, monsieur le président.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane, j'aimerais parler du retrait de la dette de 1.4 million de dollars figurant au budget de 1973 pour Rolls Royce et Exim Bank. Porte-t-elle sur les 13.1 millions de dollars de la Banque Export-Import ou sur autre chose? Quelle est sa place dans le tableau?

M. Cochrane: Il s'agit du remboursement d'une partie du financement de la Rolls Royce Lazard et de la Banque Export-Import. Avec le temps, nous devons évidemment rembourser cet argent.

M. Blenkarn: Le présent bill porte autorisation d'un crédit de 13 millions de livres dont je ne vois pas très bien l'origine.

[*Texte*]

Mr. Cochrane: One of the sources of funds here is a portion of Rolls Royce Lazard of $16.9 million.

Mr. Blenkarn: I see. In other words, the Export-Import Bank figure of $13.1 million represents only a portion of the money because the rest will come in next year when you finish paying for your Lockheed 1011's, is that correct?

Mr. Cochrane: Sir, the amount you are referring to is the Rolls Royce Lazard and that is only a portion of it. The Export-Import Bank is the United States bank and that is not on Lockheed aircraft. The purchase has been made.

Mr. Blenkarn: In other words, the Rolls Royce Lazard deal is the $16.9 million deal?

Mr. Cochrane: That is it.

Mr. Blenkarn: Where is the authority to borrow from the Export-Import Bank $13.1 million in this bill?

Mr. Cochrane: I do not believe it is necessary to have the authority in the bill to borrow the $13.1 million, sir. The reason I believe we need to put this Rolls Royce into the bill is because on the Rolls Royce we are asking for a government guarantee. Therefore it must be put into this bill.

Mr. Blenkarn: I see. Okay. Then the $1.4 million represented in the application of funds is total repayments of principal and interest on these two outstanding loans: the Export-Import Bank of the United States where you do not need a government guarantee and the Rolls Royce deal where you do need the guarantee.

Mr. Cochrane: I believe so. I am not sure whether that is entirely correct, but I believe so.

Mr. Blenkarn: What do you mean by deferred charges in the application of funds? Are these insurance premiums, etc?

Mr. Cochrane: No. Wait until I find my little piece of paper here. The deferred charges mainly have to do with the introduction of aircraft, Mr. Blenkarn. When we introduce aircraft, we defer the charges over a period of years, and this includes training costs and running-in costs of the aircraft. This is similar to large industry where you might have tooling costs or something like that which you write off when you are introducing something. In the automobile industry when they are introducing a new model, they will write off the tooling costs and the start-up costs over a period of time. We do the same thing with aircarft. This is a common practice in the aircraft industry.

Mr. Blenkarn: I see. Now $74.7 million in your source of funds is the capital costs allowances, I presume based on the straight-line system that you employ with respect to aircraft, is it?

Mr. Cochrane: Yes, sir. That is the depreciation primarily on our aircraft, based on the depreciation schedules I think we have talked about in this committee earlier.

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Une part provient de Rolls Royce Lazard d'un montant de 16.9 millions de dollars.

M. Blenkarn: Autrement dit, le montant de 13.1 millions de dollars provenant de la banque *Export-import* représente qu'une partie de cet argent, le seul arrivant à l'an prochain au moment où vous aurez fini de payer les Lockheed 1011, est-ce bien exact?

M. Cochrane: Le montant auquel vous faites allusion se rapporte effectivement à Rolls Royce Lazard qui ne représente qu'une partie du total. La banque *Export-import* est une banque américaine et ces montants n'ont pas été versés pour le paiement des appareils Lockheed, l'achat ayant déjà été effectué.

M. Blenkarn: Donc les 16.9 millions de dollars représentent la transaction Rolls Royce Lazard.

M. Cochrane: C'est exact.

M. Blenkarn: Je ne trouve rien dans le présent bill qui vous autorise à emprunter 13.1 millions de dollars auprès de la banque *Export-import.*

M. Cochrane: Cette autorisation n'est pas nécessaire monsieur. Par contre en ce qui concerne les moteurs Rolls Royce, cette rubrique figure dans le présent bill vu que nous demandons la garantie du gouvernement.

M. Blenkarn: Je comprends. Donc le montant de 1.4 million de dollars constitue le remboursement global de deux prêts, y compris le capital et l'intérêt; d'une part le prêt de la banque américaine *Export-import* pour laquelle une garantie de gouvernement n'est pas nécessaire et d'autre part l'affaire Rolls Royce pour laquelle la garantie est indispensable.

M. Cochrane: Je crois bien que c'est exact.

M. Blenkarn: Qu'entendez-vous par charges différées? S'agit-il d'une prime d'assurance, etc.?

M. Cochrane: Non, attendons un instant que je retrouve mes notes. Les charges différées se rapportent essentiellement à l'introduction d'un nouvel appareil. Lors de l'introduction d'un nouvel appareil, certains frais sont étalés sur une période de plusieurs années y compris les frais d'entraînement du personnel et du rodage des appareils. La même procédure s'applique à l'industrie lors de l'introduction du nouvel équipement. Si dans l'industrie automobile au moment de l'introduction d'un nouveau modèle, les frais d'outillages et de mise en marche sont étalés sur une certaine période. C'est ce qui se fait notamment dans l'industrie aéronautique.

M. Blenkarn: Je comprends. Les 74.7 millions de dollars représentent je suppose les frais de premier établissement.

M. Cochrane: C'est exact. Il s'agit notamment de l'amortissement de nos appareils selon les modalités que j'ai eu l'occasion d'exposer aux membres du Comité.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Cochrane: Those depreciation schedules, of course, are in line with industry.

Mr. Blenkarn: At what book value do you hold the outstanding Viscount aircraft at the present time?

Mr. Cochrane: I do not have that figure with me, sir. Obviously some of them are completely written off.

Mr. Blenkarn: I see.

Mr. Cochrane: I am sorry I should say except down to a very small residual value.

Mr. Blenkarn: You have purchased, according to you, some $160 million worth of aircraft this year. Is that approximately right?

Mr. Cochrane: Yes, sir.

Mr. Blenkarn: When you calculate your capital cost allowances for next year, how much will the capital cost or depreciation or amortization allowances be increased? I suggest to you they might be increased as much as 10 per cent for the 1974 year period.

Mr. Cochrane: That very well could be. I do not have the exact number, but it depends on the date on which the aircraft are delivered.

Mr. Blenkarn: I note in your budget the income before taxes was forecast earlier this year at $5.6 million, but your current forecast is $10.7 million.

• 2110

Mr. Cochrane: Yes, sir.

Mr. Blenkarn: So that you are ahead of the budget on that by a least $5 million.

Mr. Cochrane: We are ahead of the number that we provided in the revised budget, that is correct, sir. May I point something out at this time?

Mr. Blenkarn: Yes, I want you to.

Mr. Cochrane: In the airline industry when we talk about a profit of $5 to $10 million, obviously the outlook can change quite substantially from month to month just by what happens to our revenue, our expenses, our fuel costs, and so on. In other words, it is not surprising that it changes by $5 million or so.

Mr. Blenkarn: You said earlier that this estimates was produced sometime in August. You have had a remarkable recovery in terms of profitability since August. Your forecast of income in August was presumably $5.6 million and it is now $10.7 million, and we are now very close to the year end. Why were you so pessimistic in August when a year ago you produced an income before taxes of $17 million?

Mr. Campbell: Good administration?

Mr. Blenkarn: At this point I am not saying it is not good administration.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: D'accord.

M. Cochrane: Ce taux de dépréciation est celui pratiqué par l'ensemble du secteur aéronautique.

M. Blenkarn: Quelle est la valeur comptable actuelle de l'appareil Viscount?

M. Cochrane: Je n'ai pas ce chiffre ici et certains sont déjà complètement amortis.

M. Blenkarn: Je comprends.

M. Cochrane: Bien qu'il reste encore une petite valeur résiduelle.

M. Blenkarn: Vous avez bien dit que vous avez acheté pour environ 160 millions de dollars d'appareils au cours de cette année?

M. Cochrane: C'est exact.

M. Blenkarn: De combien comptez-vous majorer vos taux d'amortissement pour l'an prochain? Je pense que cette augmentation pourrait atteindre jusqu'à 10 p. 100.

M. Cochrane: C'est fort possible. Je n'ai pas le chiffre exact, mais tout dépend de la date de livraison des appareils.

M. Blenkarn: J'ai noté au début de l'année que vous aviez prévu que vos revenus avant déduction d'impôts s'élèveraient à 5.6 millions de dollars mais ce chiffre a maintenant été porté à 10.7 millions de dollars.

M. Cochrane: Oui, monsieur.

M. Blenkarn: Alors, vous avez un montant supplémentaire d'au moins 5 millions de dollars?

M. Cochrane: Oui, par rapport au budget révisé, c'est exact. Puis-je vous faire remarquer quelque chose?

M. Blenkarn: Oui, faites donc.

M. Cochrane: Quand on parle de bénéfices de 5 à 10 millions de dollars dans l'industrie aérienne, il faut comprendre que les perspectives peuvent changer radicalement d'un mois à l'autre suivant les différences de revenu, dépenses, ou du pétrole, etc. Ainsi ce n'est pas du tout surprenant qu'il y ait un changement d'approximativement 5 millions de dollars.

M. Blenkarn: Vous avez dit tantôt que ces prévisions budgétaires remontent au mois d'août. Depuis ce mois, la situation s'est beaucoup améliorée au point de vue de rentabilité. Apparemment vous avez prévu en août un revenu de 5.6 millions de dollars mais maintenant votre prévision est de 10.7 millions et l'année tire à sa fin. Pourquoi étiez-vous si pessimistes en août quand votre revenu de l'année dernière avant impôt était de 17 millions de dollars?

M. Campbell: La bonne administration?

M. Blenkarn: Je ne prétends pas que l'administration ne soit pas bonne à l'heure actuelle.

[*Texte*]

Mr. Cochrane: Mr. Blenkarn, several things have happened since August which have assisted us more than we anticipated. One of them, as someone has already mentioned, was the strike by CP Air. We obviously picked up revenue from that. There was some increase in revenue as a result of an unfortunate railroad strike. These things, of course, increase our revenue, and when we put this forecast together we did not expect that to happen. Those are a couple of the things. Also, the market held up better than we originally anticipated.

Mr. Blenkarn: Despite an increase in fuel costs you are still confident of a $10.7 million return in profitability this year?

Mr. Cochrane: Yes. I think we are going to make the $10.7 million, and I am quite pleased with the way our revenues are holding up vis-à-vis what is happening in the United States.

Mr. Blenkarn: Frankly, I am very pleased. I was quite unhappy with Mr. Pratte's evidence the last time he was here, and I am very pleased about this particular forecast.

Mr. Cochrane: Good. I am glad, sir.

Mr. Blenkarn: Perhaps it is a change in management all of a sudden.

Mr. Cochrane: I somehow doubt that, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Carrying on, Mr. Cochrane, in your forecast of capital expenditures next year you forecast $94.7 million for additional equipment.

Mr. Cochrane: Yes, sir.

Mr. Blenkarn: Is that entirely for new planes, or what is it for?

Mr. Cochrane: That is primarily for new aircraft.

Mr. Blenkarn: I see. And the inventory will increase by $10 million?

Mr. Cochrane: That is right.

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Campbell: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

Mr. Blenkarn: You can if you want. All right, go ahead.

The Chairman: Do not ask it of Mr. Blenkarn.

Mr. Campbell: I would not want to take his time away.

Mr. Blenkarn: You are taking my time away.

Mr. Campbell: I am sorry.

Mr. Blenkarn: As long as he does not take my time away.

The Chairman: I will put you down, Mr. Campbell. Go ahead, Mr. Blenkarn.

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Plusieurs facteurs sur lesquels nous n'avions pas compté ont contribué à améliorer notre position depuis août. Évidemment, il y a eu la grève de la ligne aérienne CP qui a fait augmenter notre revenu. La grève des chemins de fer a eu le même résultat. Quand nous avons fait nos prévisions, nous ne savions pas prédire ces occurrences. A part ces deux facteurs, le marché s'est maintenu mieux que nous n'avions prévu.

M. Blenkarn: Malgré l'augmentation du coût du pétrole, vous comptez toujours faire des bénéfices de 10.7 millions de dollars?

M. Cochrane: Oui. Je crois que nos bénéfices seront de 10.7 millions de dollars et je suis content que notre rentabilité se maintienne par rapport à ce qui arrive aux États-Unis.

M. Blenkarn: C'est une nouvelle qui me plaît aussi. Je n'étais pas du tout satisfait des réponses de M. Pratte la dernière fois qu'il est venu et je suis très content d'apprendre cette prévision-là.

M. Cochrane: J'en suis content, monsieur.

M. Blenkarn: Peut-être est-ce le résultat du changement de la direction.

M. Cochrane: J'en doute, monsieur.

M. Blenkarn: Pour poursuivre notre étude, monsieur Cochrane, je remarque que dans votre prévision de dépenses d'établissement pour l'année prochaine, vous avez mis 94.7 millions de dollars au compte de matériel supplémentaire.

M. Cochrane: Oui, monsieur.

M. Blenkarn: S'agit-il de l'achat de nouveaux avions?

M. Cochrane: Oui, c'est essentiellement à cela que servira cet argent.

M. Blenkarn: Et l'inventaire augmentera de 10 millions de dollars?

M. Cochrane: C'est exact.

M. Blenkarn: Oui.

M. Campbell: Pourrais-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

M. Blenkarn: Allez-y.

Le président: Vous n'avez pas à demander la permission de M. Blenkarn.

M. Campbell: Je ne voudrais pas prendre son temps.

M. Blenkarn: C'est ce que vous êtes en train de faire.

M. Campbell: Je m'excuse.

M. Blenkarn: Pourvu qu'il ne me prenne pas du temps.

Le président: je vais inscrire votre nom, monsieur Campbell. Allez-y, monsieur Blenkarn.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: What I am concerned about, sir, is where you need the $140 million. It strikes me that we have perhaps a $6.7 million investment in associated companies and we have perhaps increased the revenue for 1973 by $5 million, which rounded off is pretty close to a $12 million increase in a better position for 1973. Then when we go to 1974, because of the increased purchases of aircraft and presumably increased depreciation allowances, you have a larger source of funds from depreciation and amortization, and I am concerned about why you need $140 million. I cannot see the reason for the $140 million in this statement on the facts you have given me so far, Mr. Cochrane. Can you explain to me, on the basis of the facts you have given me, why you need $140 million?

Mr. Cochrane: Sir, in fact we will probably need more than $140 million. As you can see from the statement, $95 million is needed in 1973, so that only leaves another $45 million in 1974, and with that . . .

• 2115

Mr. Blenkarn: Yes, but Mr. Cochrane let me speak for a moment of the $95 million you say you need. I point out to you that you say you have made up nearly $12 million of that which reduces your requirement for funds to $83 million. I also point out to you that your depreciation is your major source of funds representing nearly $90 million next year. That certainly does not add up to require an additional $57 million next year. Indeed, I suggest to you that you could get along very handsomely on $100 million. Now what have you got to say about that?

Mr. Cochrane: No, sir, we could not possibly get along on $100 million.

Mr. Marchand (Langelier): If you can settle for that, I have something I can do with the $40 million.

Mr. Blenkarn: I am sure you have, Mr. Minister.

Mr. Cochrane: I would like to please you, Mr. Minister.

Mr. Blenkarn: I think many members here have many suggestions for $40 million. I am really asking Mr. Cochrane to explain to us, in view of the revelations that we have had here so far, why he needs $140 million from the forecast of expenses that he has had. You have managed to improve your position by at least $12 million this year on what we have mentioned so far, and taking your budget for next year, I just do not see where you need any more than $100 million. I would like to know why you need $140 million. I appreciate you would like to have more money.

Mr. Cochrane: No, sir, we need . . .

Mr. Blenkarn: Why do you need it?

Mr. Cochrane: If I could try to answer your question, Mr. Blenkarn, as you can see, we are going to spend $104 million to start with.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Ce que je veux savoir au juste, monsieur, c'est pour quel but vous avez besoin de cette somme de 140 millions de dollars. Puisque nous avons un placement de 6.7 millions dans les compagnies associées et que nous avons augmenté le revenu projeté pour 1973 par 5 millions de dollars, ce qui fait un total d'à peu près 12 millions de dollars, notre position est considérablement améliorée. En 1974, vous allez acheter plus d'avions et vous aurez une plus grande source d'argent à cause de l'augmentation des allocations contre la dépréciation et l'amortissement. Alors, je ne vois pas pourquoi vous avez besoin de 140 millions de dollars. Je ne trouve pas d'explication ni dans l'état que vous nous avez donné ni dans vos réponses jusqu'ici, monsieur Cochrane. Pouvez-vous m'expliquer, à la lumière de votre description de la situation, pourquoi il vous faut 140 millions de dollars?

M. Cochrane: En fait, il nous faudra probablement davantage. Comme c'est indiqué dans l'état, nous avons besoin de 95 millions en 1973 de sorte qu'il ne reste que 45 millions pour 1974 et cela ne . . .

M. Blenkarn: Oui, mais, monsieur Cochrane, laissez-moi parler un instant des 95 millions de dollars dont vous avez besoin. Vous dites que vous avez amassé près de 12 millions de dollars, ce qui réduit vos exigences à 83 millions de dollars. J'aimerais vous dire également que votre dépréciation est votre source la plus importante de fonds et représente presque 90 millions de dollars l'an prochain, ce qui ne laisse certainement une somme de 57 millions de dollars l'année prochaine. A mon avis, vous pourriez certainement très bien vous arranger avec 100 millions de dollars. Qu'est-ce que vous en dites?

M. Cochrane: Non, monsieur, ce n'est pas possible avec 100 millions de dollars.

M. Marchand (Langelier): Si vous vous décidez sur ce montant, je pourrais certainement faire quelque chose avec 140 millions de dollars.

M. Blenkarn: J'en suis certain, monsieur le ministre.

M. Cochrane: J'aimerais bien vous faire plaisir, monsieur le ministre.

M. Blenkarn: Je suis certain que les députés ici présents ont bien des propositions à faire pour l'utilisation de ces 140 millions de dollars et j'aimerais demander à M. Cochrane de nous expliquer, étant donné ce qu'on nous a dit jusqu'à maintenant, pourquoi il a besoin de 140 millions de dollars d'après ses prévisions. Vous avez amélioré votre position de quelque 12 millions de dollars cette année et si nous prenons votre budget pour l'an prochain, je ne vois pas où vous pourriez utiliser plus de 100 millions de dollars. J'aimerais savoir pourquoi vous demandez 140 millions de dollars. Je suppose que vous aimeriez avoir plus d'argent.

M. Cochrane: Non, monsieur, nous avons besoin . . .

M. Blenkarn: Pourquoi en avez-vous besoin?

M. Cochrane: Je vais essayer de répondre à votre question, monsieur Blenkarn, car vous voyez, nous allons dépenser 104 millions de dollars au départ.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. Cochrane: So assume, just for a moment—I do not think your figures are right—but assuming that they are, that we do have, say, $12 million this year, that means that next year rather than the $45 million, we have another $12 million to go towards the purchases of the $104 million that we are going to spend. So now we have $45 million plus $12 million which is $57 million. We still have to get the rest of the money. I agree that some money is going to be generated internally, Mr. Blenkarn, but you have to remember that the depreciation shown here in the revised budget is for the full year. The depreciation that we are going to have by June of next year is only half of that and we are talking about the money that we need between now and June of next year. That brings the depreciation or the internally generated funds down to, say, $40 million or something.

Mr. Blenkarn: Mr. Cochrane, how can your internally generated funds be reduced . . .

The Chairman: Mr. Blenkarn . . .

Mr. Blenkarn: You will have to put me down again, Mr. Chairman. If you are going to keep cutting me off then you are going to have to put me down again.

The Chairman: You started at 9.04 p.m. It is now 9.17 p.m. I have given you 13 minutes; I think I have been more than generous with you. Mr. Campbell, do you have a couple of quick questions that you wanted to ask?

An hon. Member: May I ask a supplementary to one of . . .

The Chairman: I will put your name down and you can be after Mr. Mazankowski. Mr. Campbell.

Mr. Campbell: I hope, first of all, I might say, Mr. Chairman, that we respect members of the Opposition and we have made an agreement and I hope they stick by it.

In regards to . . .

Mr. Blenkarn: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Surely to goodness, there is no agreement that this committee pass a bill without examining a budget, especially when it involves $140 million. To suggest that this party or I or any member of this committee is in default of an agreement because he refuses to examine in detail the expenses of this country, is just the most ridiculous suggestion yet proposed.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I quite remember the suggestion made by Mr. Campbell. I did admit that there seemed to be a consensus that we could pass the bill this evening and report it back or be allowed to report it back the following day. Mr. Campbell, do you have some questions? We will try to live up to that . . .

Mr. Campbell: Very briefly, Mr. Chairman. I realize fully that the bill has to be examined in detail and this, I believe, we have been doing for some time with answers that comply to the requests of various members.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Oui.

M. Cochrane: Supposons, pour un instant, je ne crois pas que vos chiffres soient exacts, mais supposons qu'ils le soient et que nous ayons, disons, 12 millions de dollars cette année et que l'an prochain plutôt que d'avoir 45 millions, nous avons un autre 12 millions qui serviraient à l'achat de 104 millions de dollars que nous allons dépenser. Par conséquent nous avons maintenant 45 millions de dollars, plus 12 millions de dollars, ce qui fait 57 millions de dollars. Nous devons obtenir la différence. Je suis d'accord, certaines sommes nous viendrons de l'intérieur, monsieur Blenkarn, mais il faut vous souvenir que la dépréciation indiquée ici dans le budget revisé s'étale sur l'année entière. La dépréciation en juin l'an prochain ne sera que de la moitié de cette somme, et nous parlons d'argent dont nous avons besoin entre maintenant et juin de l'an prochain. Par conséquent, la dépréciation ou les fonds de provenance intérieure sont réduits à quelques 40 millions de dollars.

M. Blenkarn: Monsieur Cochrane, comment vos fonds intérieurs peuvent-ils être réduits?

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Voulez-vous inscrire mon nom de nouveau, monsieur le président. Si vous m'interrompez sans arrêt, il faut m'inscrire pour un autre tour.

Le président: Vous avez commencé à 21 h 04 et il est maintenant 21 h 17. Je vous ai donné 13 minutes et j'ai été très généreux. Monsieur Campbell, avez-vous quelques questions brèves à poser?

Une voix: Puis-je poser une question supplémentaire . . .

Le président: Je vais inscrire votre nom, vous passerez après M. Mazankowski. Monsieur Campbell.

M. Campbell: J'espère d'abord, monsieur le président, que nous tenons compte des membres de l'opposition, nous avons fait un accord et nous devons le respecter.

Pour ce qui est de . . .

M. Blenkarn: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Blenkarn invoque le Règlement.

M. Blenkarn: Dieu sait, monsieur le président, qu'il n'y a pas eu d'accord pour que le Comité adopte un bill sans d'abord étudier un budget, surtout lorsqu'il s'agit d'une somme de 140 millions de dollars. De dire que tout autre membre du Comité contrevient à cet accord parce qu'il refuse d'étudier en détail les dépenses du pays est tout à fait ridicule.

Le président: Monsieur Blenkarn. Je me souviens très bien de l'allusion de M. Campbell. J'ai admis en effet qu'il semblait y avoir concensus pour que nous adoptions le bill ce soir afin d'en faire rapport le jour suivant. Monsieur Campbell, avez-vous des questions? Nous allons essayer de nous en tenir . . .

M. Campbell: Brièvement, monsieur le président, je sais très bien que le bill doit être étudié en détail et c'est ce que nous avons fait depuis quelque temps en répondant aux demandes des divers membres.

[*Text*]

• 2120

Through you, Mr. Chairman, to Mr. Cochrane, regarding profits, it was mentioned that we were ahead of the game by $12 million. Mr. Cochrane, how fast could this be wiped out if a cushion was not prepared in the event of a storm or some disaster or a hijacking? We have read about that recently in local newspapers. To a small industry, $12 million would be an outstanding amount, and a catastrophe would wipe them out. In the airlines business, how fast do you believe that $12 million could be reduced to nil, through some minor disruption or a strike that might occur?

Mr. Cochrane: As I was pointing out to Mr. Blenkarn, it can be wiped out very quickly, through a slight reduction in revenues or through storms. Anything like this can wipe out your profit very quickly. After all, we are talking of $10 million on $800 million in sales, or $700 million, whatever it is. That is a very small margin when you work it out.

Mr. Campbell: I realize this. If a 747 gets wiped out, what would be the cost to Air Canada?

Mr. Cochrane: Mr. Campbell, it would be substantial.

Mr. Campbell: What is the value of a 747?

Mr. Cochrane: About $27 million. I may not be exactly right, but something in that area—$26 million.

Mr. Campbell: We would not have to lose very many for Air Canada to be in the red.

Mr. Cochrane: No, sir.

Mr. Campbell: Now, we have $140 million in this clause. I think the Committee has been satisfied on that expense. We are now talking about something in the vicinity of $36 million, the difference between $140 million and $104 million that was mentioned. Is that correct? We are talking of $140 million in this clause and we have added up $104 million in legitimate expenses.

Mr. Cochrane: The legitimate expenses, sir, that we are going to make in 1973 and in the first part of 1974, just based on commitments that we already have, add up to $315 million.

Mr. Campbell: So, I could presume it would be a very lax administration if no cushion was provided for any unexpected circumstances that could arise during that period.

Mr. Cochrane: I think we would have to, but I assume you there is nothing in that $140 million for a cushion.

Mr. Campbell: I think you have explained that well in the past several meetings. Is there anything included in the $140 million, that is unexplainable and that you feel has not been brought forward to the Committee?

Mr. Cochrane: No, I believe the $140 million has been explained. In addition to that, as I have pointed out, we need a great deal more money that we will have to raise internally.

[*Interpretation*]

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je m'adresse à M. Cochrane; on a dit au sujet des profits que nous avions une avance de 12 millions de dollars. Monsieur Cochrane, dans combien de temps cette somme sera-t-elle dépensée si nous n'avons pas de réserves pour les cas de tempête, de désastre ou de détournement? Nous en avons entendu parler récemment dans les journaux locaux. Pour une petite industrie, 12 millions de dollars, représentent une somme énorme et une catastrophe pourrait l'éliminer complètement. Pour les lignes aériennes, c'est une autre affaire; dans quel laps de temps ces 12 millions de dollars pourraient-ils fondre comme neige au soleil, à la suite d'un événement mineur, d'une grève?

M. Cochrane: Comme je l'ai souligné à M. Blenkarn, cela pourrait arriver très vite à la suite d'une légère diminution des recettes ou d'une tempête. Des choses de ce genre peuvent éliminer vos profits très rapidement. Après tout, nous parlons de 10 millions de dollars sur 800 millions de ventes ou 700 millions. La marge est donc très restreinte.

M. Campbell: Je réalise. Si Air Canada perd un 747, combien lui en coûte-t-il?

M. Cochrane: Monsieur Campbell, cette somme serait importante.

M. Campbell: Combien coûte un 747?

M. Cochrane: Environ 27 millions de dollars. Ce n'est peut-être pas le chiffre exact, mais c'est environ cette somme, 26 millions de dollars.

M. Campbell: Il ne faudrait pas en perdre beaucoup pour qu'Air Canada se retrouve dans le rouge.

M. Cochrane: Non monsieur.

M. Campbell: Cet article comprend 140 millions de dollars. Je crois que le Comité voit très bien quelles sont les dépenses. Nous parlons maintenant d'une somme d'environ 36 millions de dollars, la différence entre 140 millions et 104 millions de dollars. L'article mentionnè 140 millions de dollars et nous avons ajouté 104 millions de dollars en dépenses légitimes.

M. Cochrane: Les dépenses légitimes, monsieur, que nous allons faire en 1973 et au début de 1974 se basent sur des engagements que nous avons déjà pris et s'élèvent à 315 millions de dollars.

M. Campbell: Par conséquent, je suppose qu'une administration comme la vôtre manquerait de fermeté si elle ne prévoyait une réserve pour des circonstances exceptionnelles pendant cette période.

M. Cochrane: Il faudrait le faire, mais je vous assure que cette somme de 140 millions de dollars n'est pas destinée à une réserve.

M. Campbell: Vous l'avez très bien expliqué au cours des dernières réunions. Y a-t-il dans cette somme de 140 millions de dollars des choses qui n'ont pas été expliquées ou qui n'ont pas été soulevées en Comité?

M. Cochrane: Non, je crois que tout a été expliqué. De plus, et je le répète, nous avons besoin de beaucoup plus d'argent, mais il faudra l'obtenir à l'intérieur de la société.

[*Texte*]

Mr. Campbell: That you will have to raise?

Mr. Cochrane: Yes, sir, because right here we have $315 million in expenditures, of which we are asking the government for $140 million. Obviously, we have to generate the remainder of it internally and also raise some from other external sources, as we did in 1973. As you can see here, we raised around $30 million from other external sources.

Mr. Campbell: In other words, that is just good business sense.

Mr. Cochrane: Yes, and we are going to continue to try to do that in 1974.

Mr. Campbell: And to do any less would be to jeopardize the position of Air Canada?

Mr. Cochrane: Yes, sir.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Cochrane, what can you tell the Committee about Air Canada's association with Canac?

Mr. Cochrane: Really not very much, at this time.

• 2125

The Chairman: What is Canac? Mr. Minister, would you explain? Just so that I know whether it is under Clause 7.

Mr. Cochrane: I think that question would have been more properly directed to Mr. Pratte.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order: we had Air Canada in several times; Mr. Cochrane happens to be here tonight just to answer one or two questions. It seems to me that we are doing him a disservice by asking policy questions with which he is not particularly concerned.

Mr. Mazankowski: On a question of privilege: I take exception to being upstaged by a member when I am conducting a series of questions which will ultimately lead to information that I want to elicit from Mr. Cochrane.

I think it is rather rude for another committee member to pass a value judgment on the brand of questions that I, as a member, wish to put to the witness.

The Chairman: Mr. Mazankowski, let me explain. When you asked Mr. Cochrane if he could explain Canac, I immediately said to myself and to the Committee, "What is Canac?" because I wanted to know how that fitted within Clause 7, and the $140 million or the £13 million expenditure. Mr. Cochrane said that it did not fall within his jurisdiction, and I believed him. I was in some doubt, so Mr. McRae's point of order is somewhat correct. If you could explain how it falls within Clause 7 . . .

Mr. Mazankowski: In the Annual Report of Air Canada, it seems that the company—namely Air Canada—entered into an agreement with the Canadian National Railway in 1971 to form a consulting firm—Canac Consultants Limited. It is a joint venture which, I am told, offers a range of management and advisory services for almost any aspect of transportation—including hotels. Mr. Chairman, we have had a great deal of discussion on hotels today, and on CN's ability to manage hotels . . .

[*Interprétation*]

M. Campbell: Il faudra recueillir ces sommes?

M. Cochrane: Oui monsieur, car nous avons déjà 315 millions de dollars de dépenses pour lesquelles nous demandons 140 millions au gouvernement. Il nous faudra donc trouver le solde à l'intérieur et chercher à l'extérieur comme nous l'avons fait en 1973. Vous voyez, nous avons recueilli 30 millions de dollars de sources extérieures.

M. Campbell: Autrement dit, vous avez le sens des affaires.

M. Cochrane: Oui, et nous allons continuer de le faire en 1974.

M. Campbell: Si vous obteniez des sommes moindres croyez-vous que la position d'Air Canada serait compromise?

M. Cochrane: Oui, monsieur.

M. Campbell: Je vous remercie monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Cochrane avez-vous quelque chose à dire au Comité concernant l'Association d'Air Canada et de Canac?

M. Cochrane: Pas tellement à ce moment-ci.

Le président: Qu'est-ce que c'est que Canac? Monsieur le Ministre, pourriez-vous nous l'expliquer? J'aimerais savoir où cela se situe dans l'article 7.

M. Cochrane: La question aurait dû être posée à M. Pratte.

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous avons interrogé Air Canada à plusieurs reprises. M. Cochrane est ici ce soir pour répondre à une ou deux questions. Il me semble que nous ne devons pas lui poser des questions qui ne le concernent pas directement.

M. Mazankowski: Je pose la question de privilège. Je m'oppose à cette interruption d'un député alors que je suis en train de poser des questions qui, en définitive, nous fourniront des précisions que peut nous donner M. Cochrane.

Il est assez déplacé qu'un membre du comité juge de la valeur des questions que pose un autre député au témoin.

Le président: Monsieur Mazankowski, laissez-moi vous expliquer. Lorsque vous avez demandé à M. Cochrane ce qu'était Canac, je me suis immédiatement posé la question et j'ai demandé au comité: «Qu'est-ce que Canac?» Je voulais savoir où cela se situe dans l'article 7 où il est question des 140 millions de dollars ou des 13 millions de livres de dépenses. M. Cochrane a répondu que ce sujet ne relève pas de sa compétence et je le crois. J'avais des doutes, c'est pourquoi le rappel au Règlement de M. McRae est juste. Si vous pouviez nous expliquer où dans l'article 7 . . .

M. Mazankowski: Dans le rapport annuel d'Air Canada, il semble que la société a conclu un accord avec les chemins de fer nationaux du Canada en 1971 pour former une firme d'ingénieurs conseil, *Canac Consultants Limited.* Il s'agit d'une entreprise conjointe qui, me dit-on, offre des services de gestion et de consultation pour toutes les formes de transport et aussi pour les hôtels. Monsieur le président, nous avons beaucoup parlé d'hôtels aujourd'hui et de la compétence du CN dans la gestion des hôtels . . .

[*Text*]

The Chairman: Hotels come under Clause 3; we are on Clause 7.

Mr. Mazankowski: We also find that, in 1972 Canac participated in the development of a long-range master plan for the federal railway of Brazil.

The Chairman: That may be, Mr. Mazankowski, but how does it fall within Clause 7?

Mr. Mazankowski: It is very pertinent to Clause 7, because Air Canada has entered into agreement. I want to find out whether it is a money-making venture; whether they have a financial statement; what the status of Canac Consultants Limited is; and how it enters into the over-all financial structure of Air Canada. I think it is a perfectly valid and a perfectly legitimate question. Just as much as Comstock. Just as much as Wardair. Or just as much as the hotel business.

The Chairman: Mr. Cochrane, or the Minister could perhaps better explain Canac to Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if I might continue. This is a very interesting venture: services are also provided for the East African Railway Corporation, the Nigerian Railway, the Congo Ocean Railway, and an air freight study was carried out for East African Airways. We have been constantly raising questions about the operations of CNR and Air Canada with respect to the discharge of their basic responsibilities, namely transportation within Canada. That is my point.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on the very point you raise, which you say is your point, Canac may be a very interesting proposal. Lots of things in life are interesting. But how many things in life fall under Clause 7? That is the point.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman. The company entered into an agreement with CNR to develop Canac Consultants. It obviously cost some money. As a committee member, I have a right to know. I am sorry, Mr. Chairman, that you are so hyper-sensitive to a question that I think certainly merits some investigation.

The Chairman: I am informed by the witnesses here that Canac is owned by the CNR, and really has nothing to do with Air Canada in Clause 7. Mr. Mazankowski, I know that you are quite capable of directing a few questions under Clause 7. I urge you to do so, or Clause 7 will pass.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect, page 9 of the Air Canada Report indicates that the company—namely Air Canada—entered into an agreement with Canadian National Railways in 1971 to form Canac Consultants Limited. Now, nothing could be clearer than that, sir. I have a right to know what CANAC is, whether it is a profitable venture, what it is doing. I cannot understand for the life of me why it is involved in operations in East Africa, in Brazil, in Jamaica, in Morocco when we have transportation problems which require a great deal of study and a great deal of services and activity provided for management by this firm of consultants.

• 2130

Mr. Marchand (Langelier): I put to you, Mr. Mazankowski, that it is in the report. It is there; it is very clear:

[*Interpretation*]

Le président: Tous les hôtels relèvent de l'article 3 et nous en sommes à l'article 7.

M. Mazankowski: Nous nous sommes également rendus compte qu'en 1972, Canac a participé au développement à long terme d'un projet type pour les chemins de fer fédéraux du Brésil.

Le président: Cela se peut, monsieur Mazankowski, mais comment peut-on en discuter à l'article 7?

M. Mazankowski: C'est une question très pertinente à l'article 7, étant donné qu'Air Canada a conclu des accords. J'aimerais qu'on me dise s'il s'agit d'une entreprise à but lucratif, si elle a un bilan financier et quel est le statut de *Canac Consultants Limited*, comment cette firme s'intègre-t-elle à la structure financière globale d'Air Canada. C'est une question tout à fait valable et légitime, tout autant que Comstock, Wardair et certainement autant que la question des hôtels.

Le président: Monsieur Cochrane, ou le ministre pourrait peut-être mieux epliquer Canac à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, puis-je continuer. Il s'agit d'une entreprise très intéressante des services qui sont également fournis à la corporation des chemins de fer de l'Afrique de l'est aux chemins de fer du Niger, aux chemins de fer Océan-Congo; il est également question d'une étude des lignes aériennes de l'Afrique de l'est pour le transport aérien de marchandises. Nous avons soulevé des questions concernant les opérations du CN et d'Air Canada dans l'exercice de leurs responsabilités fondamentales, c'est-à-dire le transport au Canada.

Le président: Monsieur Mazankowski, au sujet du point que vous avez soulevé, portant que Canac, constitue une proposition intéressante. Il y a beaucoup de choses dans la vie qui sont intéressantes, mais comment peut-on les placer au chapitre de l'article 7? C'est la ma question.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement monsieur le président. La société a passé des accords avec le CN pour l'établissement de *Canac Consultants*. Il est évident que cela coûte de l'argent. En tant que membre du comité, j'ai le droit de savoir. Je m'excuse monsieur le président, mais vous êtes hypersensible à cette question qui mérite d'être étudiée.

Le président: Les témoins me disent que Canac appartient au CN et n'a rien à voir avec Air Canada à l'article 7. Monsieur Mazankowski, je sais que vous pouvez très bien poser des questions concernant l'article 7. Je vous exhorte à le faire pour que cet article 7 soit adopté.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf votre respect, à la page 9 du rapport d'Air Canada on déclare que la société, Air Canada, a conclu un accord avec la société des Chemins de fer nationaux du Canada en 1971 pour établir *Canac Consultants Limited*. Rien n'est plus clair. J'ai le devoir de savoir ce qu'est Canac, s'il s'agit d'une entreprise rentable et ce qu'elle fait. Je ne peux pas comprendre ce qu'elle peut fabriquer en Afrique de l'Est, au Brézil, en Jamaïque, au Maroc alors que nous avons des transports de problèmes qui doivent être étudiés en profondeur et que les services et activités de cette firme d'expets-conseils doivent s'occuper surtout de gestion.

M. Marchand (Langelier): Monsieur Mazankowski, c'est écrit dans le rapport très clairement:

[*Texte*]

The company entered into an agreement with Canadian National Railways in 1971 to form CANAC CONSULTANTS LTD., a joint venture to sell management and advisory services covering all aspects of air and surface transportation, hotel and telecommunications systems on a world-wide basis.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, what are the terms of the joint venture? May I ask that questions?

Mr. Marchand (Langelier): I think that is a . . .

Mr. Mazankowski: I think it is a perfectly legitimate question . . .

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: . . . and even the Minister will concede that point, Mr. Chairman.

Mr. Marchand (Langelier): Not to the person who is in charge of finance. It would have been a very good question to put to Mr. Pratte.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with all due respect to you, Mr. Minister, I am sure there has been a dispersal of funds by Air Canada to enter into this agreement and therefore it is an item which falls within the jurisdiction of the Vice-President.

Mr. Marchand (Langelier): It was done by someone in Personnel . . .

The Chairman: Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: Mr. Mazankowski, if I could try to answer a portion of this, I do not think any activities we have with this group have a substantial impact on the finances of Air Canada, and I would say that the information I have is that at this point CANAC Consultants has been profitable. I am sorry, I do not have all the details of the agreement with me; I just do not have it.

Mr. Mazankowski: Can those details be provided? Can we have some indication to signify the profitability of CANAC because Air Canada devotes almost en eighth of a page to that great little firm that seems to be possessed with operations in East Africa, the Congo, Nigeria, Saudi Arabia and so forth and so on? It is another one of those items that we, as committee members, have become concerned with in so far as the integration and the fact that Crown corporations such as Air Canada and the CNR have found themselves getting involved in the various other allied industries and sometimes overlooking the primary responsibility for which they were originally intended to serve.

Mr. Cochrane: Again, as I said, now rather than the financial part, you are talking about the philosophy of it and so on and I do think that is more properly directed to Mr. Pratte . . .

Mr. Mazankowski: I trust that you can give us that information, Mr. Cochrane.

Mr. Cochrane: . . . or to the CNR who are the prime movers as opposed to Air Canada.

Mr. Marchand (Langelier): They use this joint venture for a few things that Air Canada and the CNR are doing. For example, these consultants were used in the STOL program. I presume that when Air Canada bought a share of Air Jamaica the same consultants were used and they are used in Africa and everywhere. I think it is a firm of consultants that they use for their own purpose.

[*Interprétation*]

La société a conclu un accord avec les Chemins de fer nationaux du Canada en 1971, pour établir *Canac Consultants Ltd.*, une entreprise conjointe pour vendre des services de gestion et de consultations touchant tous les aspects du transport aérien, transport de surface, les hôtels et les réseaux de télécommunications à l'échelle mondiale.

M. Mazankowski: Monsieur le président, quel est le mandat de cette entreprise conjointe? Puis-je poser cette question?

M. Marchand (Langelier): Je crois que c'est . . .

M. Mazankowski: Ma question est légitime . . .

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: . . . et même le ministre le concède monsieur le président.

M. Marchand (Langelier): Pas pour la personne qui est chargée des finances. Ce pourrait être une très bonne question pour M. Pratte.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf le respect que je vous dois à vous et au ministre, je suis certain qu'il y a eu un éparpillement des fonds d'Air Canada pour conclure cet accord et que par conséquent cet article relève de la compétence du vice-président.

M. Marchand (Langelier): Cela a été fait par quelqu'un au personnel . . .

Le président: Monsieur Cochrane.

M. Cochrane: Monsieur Mazankowski, je pourrais répondre à une partie de cette question. Je ne crois pas que les activités de ce groupe aient vraiment d'effet sur les finances d'Air Canada et je peux vous dire que les renseignements que j'ai révèlent qu'à ce moment-ci Canac Consultants n'est pas rentable. Je m'excuse, je n'ai pas d'autres détails de cet accord avec moi.

M. Mazankowski: Est-ce que ces détails peuvent nous être fournis? Pourriez-vous me dire pourquoi CANAC n'est pas rentable étant donné qu'Air Canada consacre presque 1/8 de page à cette petite firme qui semble fonctionner en Afrique de l'Est, au Congo, au Niger, en Arabie Saoudite et autres endroits? C'est un de ces postes qui nous préoccupe, en tant que membres du comité, étant donné que les sociétés de la Couronne comme Air Canada et le CN ont participé avec d'autres industries connexes en oubliant parfois leur responsabilité principale pour lesquelles elles ont été créées.

M. Cochrane: De nouveau, peut-être voulez-vous parler de l'aspect financier, de vous parler des principes directeur de l'entreprise et je crois que cette question s'adresse à M. Pratte . . .

M. Mazankowski: Je pense que vous pouvez nous donner ces renseignements monsieur Cochrane.

M. Cochrane: . . . ou au CN qui sont les premiers engagés plutôt qu'Air Canada.

M. Marchand (Langelier): On se sert d'entreprise conjointe pour certaines activités d'Air Canada et du CN. Je pense par exemple à ces experts-conseils du programme ADAC. Je suppose que lorsque Air Canada a acheté une partie d'Air Jamaïca, les mêmes experts-conseils étaient utilisés comme ils le sont en Afrique ou ailleurs. Il s'agit d'une firme d'experts-conseils qui sert à nos besoins.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Perhaps, Mr. Minister, they may be a firm that might be well equipped for improving the transportation system and the hotel system in this country rather than embarking on ventures abroad.

Mr. Marchand (Langelier): I think this is a matter of administration. You can say they are not as good as others and you may be right on that but I do not think it is a matter which is relevant to finance.

You know, the whole administration can be rotten but this is not the problem which is before the committee now.

Mr. Mazankowski: Having regard to the fact that Air Canada and the CNR ubdoubtedly have put forth or advanced sums of money for the operation, perhaps it might be reasonable to assume that this firm should be engaged in looking at the future requirements of rail-passenger service, rail-line abandonment and the hotel industry which we have some problems with obviously.

Mr. Chairman, Air Canada . . .

• 2135

Mr. McRae: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes, Mr. McRae.

Mr. McRae: On a point of order, Mr. Chairman. We had a discussion the other evening about proceeding with this bill. One of the points in the discussion was that we would undertake to make sure that when the annual report of the CNR and the annual report of Air Canada were audited they would be referred to this Committee immediately and then we would have time to deal with this kind of thing. I think this was a fair arrangement.

It seems to me that we are getting away from the intent of that arrangement and getting into what I think are fairly minor details of the opeation of Air Canada and CNR, things that could be looked at at a later point. Therefore I would hope that we could get away from this line of reasoning and get down to Clauses 3 and 7, which was to be the business of the evening.

Mr. Mazankowski: I trust, from Mr. McRae's comment, that Air Canada's investment in CANAC is a nominal and negligible amount and therefore my questioning is rather fruitless. Is that . . .

Mr. McRae: No, I am just saying that I think we can . . .

Mr. Mazankowski: That is a matter of judgment.

Mr. McRae: I am saying that there is nothing wrong with your questioning but I think that could be left until we reached this point. I think it is a good question to bring up. I would like to find out more about it, too, but I would be perfectly willing to leave it until such time as we have the audited reports. I am not disparaging these questions.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I was through and I was moving on to another subject. I would like to ask Mr. Cochrane a question along this line. We now have an outstanding debt incurred by Air Canada, to the tune of $640 million. Do you, as the vice-president in charge of finance, have any projections of what that debt might be in the year 1974-75?

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: Peut-être monsieur le ministre, que cette firme a des moyens d'améliorer le système de transport et la chaîne d'hôtels du pays plutôt que des s'embarquer dans des aventures de ce genre à l'étranger.

M. Marchand (Langelier): C'est une question d'administration. Vous pouvez dire que ce n'est pas aussi bon qu'ailleurs et vous avez peut-être raison, mais cette question ne touche pas les finances.

Vous savez, toute administration peut être pourrie, mais ce n'est pas un problème qui est référé au comité maintenant.

M. Mazankowski: Étant donné qu'Air Canada et le CN vont sans doute avancer des sommes d'argent pour ces activités, il serait peut-être raisonnable de supposer que cette firme devrait être engagée pour étudier les exigences futures du service ferroviaire passager, des lignes ferroviaires à abandonner et des chaînes d'hôtels qui nous posent évidemment certains problèmes.

Monsieur le président, Air Canada . . .

M. McRae: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur McRae.

M. McRae: Nous avons discuté l'autre soir de notre façon de procéder pour ce bill. Nous avons décidé de nous assurer lorsque le rapport annuel du CN et le rapport annuel d'Air Canada seraient vérifiés de les transmettre immédiatement au comité pour que nous puissions en faire l'étude. Je pense que cet arrangement est normal.

Il me semble que nous nous éloignons maintenant de notre décision pour nous attaquer à des détails mineurs de l'opération d'Air Canada et du CN, des choses que nous pouvons étudier plus tard. Par conséquent, j'aimerais qu'on passe aux articles 3 et 7 qui doivent être étudiés ce soir.

M. Mazankowski: D'après les remarques de M. McRae, je suppose que les investissements d'Air Canada dans Canac constituent un montant négligeable et nominal et que par conséquent, mes questions sont inutiles. Est-ce que . . .

M. McRae: Ce n'est pas ce que je dis, mais je crois que nous pouvons . . .

M. Mazankowski: C'est une question de jugement.

M. McRae: Vous questions ne sont pas mauvaises, mais elles peuvent attendre. On peut très bien les soulever plus tard. J'aimerais également en connaître davantage sur le sujet, mais je suis prêt à la mettre de côté jusqu'à ce que nous ayons reçu des rapports vérifiés. Je ne dénigre pas vos questions.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je vais terminer et je vais passer à un autre sujet. J'aimerais demander à M. Cochrane une question dans ce sens. Nous avons une dette en suspens à Air Canada de quelque 640 millions de dollars. Avez-vous, en qualité de vice-président des Finances, fait des projections de ce que sera cette dette en 1974-1975?

[*Texte*]

Mr. Cochrane: I do not have a projection.

Mr. Mazankowski: You do not have a projection of that nature?

Mr. Cochrane: No, I do not have one here at this time, sir.

Mr. Mazankowski: It has been suggested that the outstanding debt will increase. Would you agree with that statement?

Mr. Cochrane: I think that is a fair assumption, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: My next question is to the Minister, then. There have been some suggestions that perhaps in the next two, three or four years the outstanding debt of Air Canada would reach something in the order of $1 billion.

Mr. Marchand (Langelier): Who suggested that?

Mr. Mazankowski: It has been suggested. It is now $640 million and Mr. Cochrane has indicated that it will increase as the years go by. Are you, as the Minister of Transport, in your discussions with the Minister of Finance looking at ways and means—something in the form of the CNR refinancing act—to come up with a new financing structure, bearing in mind that the debt that is incurred becomes overbearing in so far as the discharge of interest payments is concerned? Throughout the Committee proceedings we have heard from Mr. Pratte that one reason Air Canada was having difficulties was the fact that it was faced with high interest costs.

Mr. Marchand (Langelier): If Air Canada is ever separated from CNR there will probably be a refinancing of Air Canada at that time. As far as the debts are concerned, it all depends on the growth of Air Canada and its profit situation. I do not think a figure of $600 million or $800 million has a value in itself. It depends on the activity of the airline, its profitability and so forth. So I cannot answer such a question.

Mr. Mazankowski: I take it then that there have been no discussions with officials of Air Canada in regard to the future financial structure.

Mr. Marchand (Langelier): If there were any discussions they were with the Minister of Finance and you had him here.

Mr. Mazankowski: He indicated that that was basically your responsibility. You make the policy and you decide which way to go and he provides the money.

Mr. Marchand (Langelier): As far as the financing is concerned I think the Minister of Finance has something to say and I am sure he has never denied that. This is why the bill is under his name, not mine.

The Chairman: Mr. Mazankowski, the Chair has been pretty lenient with you. You started off at 9.25 and it is now 9.39. There have been a number of interruptions and so I have allowed you to go on. But the growth in the size of the debt has surely got to be related to the growth in the size of the capital structure of the company and the growth in the size of the company's business. If the company grows in business and the capital structure of the company grows, then it should follow that their loan ability should grow and their debt should grow. Therefore, there is no reason to fear that because the debt is now $640 million, it is going to grow to $1 billion—if the rest grows with it. I have found in my own operations that as I grow, my debt

[*Interprétation*]

M. Cochrane: Je n'ai pas cette projection.

M. Mazankowski: Vous n'avez pas de projection de cette nature?

M. Cochrane: Non, je n'en ai pas avec moi aujourd'hui.

M. Mazankowski: On a présumé que cette dette en suspend augmenterait. Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

M. Cochrane: Je pense qu'elle est assez juste.

M. Mazankowski: Ma prochaine question s'adresse au ministre. On a dit que dans les prochaines 2, 3 ou 4 années, la dette en suspens d'Air Canada atteindrait le milliard.

M. Marchand (Langelier): Qui a dit cela?

M. Mazankowski: Cela a été dit. Elle est maintenant de 640 millions de dollars et M. Cochrane a indiqué qu'elle augmenterait avec les années. En tant que ministre de transport, avez-vous dans vos discussions avec le ministre des Finances étudié des moyens et des façons sous forme, par exemple, d'une Loi d'un nouveau financement du CN, puis obtenir une nouvelle structure financière, vous souvenant que cette dette devient trop lourde lorsqu'il s'agit de payer les intérêts? Pendant les séances du comité, nous avons entendu M. Pratte déclarer qu'une des raisons des difficultés d'Air Canada s'explique du fait que la société fait face à des coûts d'intérêt élevés.

M. Marchand (Langelier): Si jamais Air Canada se sépare du CN, il y aura probablement un nouveau financement d'Air Canada. Pour ce qui est des dettes, cela dépend de la croissance d'Air Canada et de ses profits. Je ne crois pas qu'un chiffre de 600 millions de dollars ou de 800 millions de dollars vaille quelque chose en soit. Cela dépend des activités de la ligne aérienne, de sa rentabilité et le reste. Je ne peux donc pas répondre à cette question.

M. Mazankowski: Si je comprends bien, vous n'avez pas discuté avec les autorités d'Air Canada concernant l'avenir de la structure financière.

M. Marchand (Langelier): S'il y a eu des discussions, elles ont été faites avec le ministre des Finances et vous l'avez reçu ici au comité.

M. Mazankowski: Il a mentionné que c'était là votre responsabilité. Vous établissez une ligne de conduite et vous décidez de l'orientation et de la façon d'obtenir l'argent.

M. Marchand (Langelier): Pour ce qui est du financement, je crois que le ministre des Finances a son mot à dire et je suis certain qu'il ne l'a pas nié. C'est pourquoi le bill est à son nom et non pas au mien.

Le président: Monsieur Mazankowski, le président a été très patient avec vous. Vous avez commencé à 21 h 25 et il est maintenant 21 h 39. Il y a eu certaines interruptions et par conséquent, je vous ai permis de continuer. Mais l'importance et l'accroissement de la dette peuvent être reliés à l'importance et à l'accroissement de la structure d'investissement de la société et l'accroissement des affaires de la société. Si la compagnie se développe et si sa structure financière se développe, alors sa possibilité d'emprunter et ses dettes doivent se développer. Par conséquent, il n'y a pas de raison de craindre que la dette actuelle de 640 millions de dollars . . . à un milliard de dollars si le reste va en se développant. J'ai vu par moi-même que lorsque mes

[*Text*]

grows. I have looked at it with a bad eye but I still have been prepared to live with it. So it is the same thing.

• 2140

Mr. Mazankowski: As the debt grows, down goes the profit.

The Chairman: No, it is not a question of that at all. As the debt grows, so grows the capital structure of the company and the more planes they have the more business they have.

There is one other questioner I have on my list before Clause 7 carries. Mr. McKenzie.

Mr. Blenkarn: You have not forgotten me, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. McKenzie is the last one.

Mr. Blenkarn: I want to be on again. I have not finished what I was asking Mr. . . .

Mr. Guay (St. Boniface): He said he wanted to be on again. I recall that.

The Chairman: Thank you, Mr. Guay.

Mr. McKenzie: I will be very brief, Mr. Chairman. Did the Minister have any knowledge of this Canac Consultants Limited prior to Mr. Mazankowski bringing this to the attention of the Committee tonight?

Mr. Marchand (Langelier): I knew there was a consulting firm. I do not know everything about it. This is an instrument that is used by CN. Of course, I do not go into the details of all those things.

Mr. McKenzie: All right, thank you.

One question to Mr. Cochrane: you mention, Mr. Cochrane, that you are writing off Viscounts, is the cost of . . .

Mr. Cochrane: I think I said they were being depreciated under our normal depreciation policy, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. Cochrane: Which they are.

Mr. McKenzie: Yes. The price of overhauling these aircraft before you depreciate them: that is included in the price of your depreciation before you depreciate them fully?

Mr. Cochrane: Some of the aircraft are being overhauled and some are not and once they are overhauled, as we indicated, we were trying to sell some of them.

Mr. McKenzie: So the price of overhauling them is included in the depreciation price?

Mr. Cochrane: Yes, it is in the selling price when we try to sell them.

Mr. McKenzie: If you can sell them?

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. McKenzie: That is fine. Thank you, that is all I had, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

affaires se développaient, mes dettes se développaient. Je n'a pas trouvé cela fort agréable, mais je suis prêt à l'accepter Il s'agit donc de la même chose.

M. Mazankowski: Au fur et à mesure que la dette augmente, les bénéfices diminuent.

Le président: Non, il n'est pas du tout question de cela. A mesure que la dette augmente, la structure financière de la compagnie augmente et plus elle a d'avions, plus ses affaires marchent.

J'ai un autre non sur ma liste avant que nous adoptions l'article 7. Monsieur McKenzie.

M. Blenkarn: Vous m'avez oublié, monsieur le président?

Le président: M. McKenzie est le dernier sur la liste.

M. Blenkarn: Je voudrais parler à nouveau. Je n'ai pas terminé mes questions . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Il a dit qu'il voulait de nouveau parler. Je m'en souviens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Guay.

M. McKenzie: Je serai fort bref, monsieur le président. Le ministre avait-il connaissance de Canac Consultants Limited avant que M. Mazankowski ne mentionne ce fait au Comité ce soir?

M. Marchand (Langelier): Je savais qu'il existait une firme conseil. Je n'en connais pas tous les détails. C'est un instrument à la disposition du CN. Bien sûr, je ne connais pas tous les détails.

M. McKenzie: Très bien, je vous remercie.

Une question à M. Cochrane: vous avez dit, monsieur Cochrane, que vous supprimiez les Viscounts; est-ce dû au prix de revient . . .

M. Cochrane: J'ai dit que ces appareils étaient dépréciés en vertu de notre politique normale de dépréciation, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je vois.

M. Cochrane: Et c'est le cas pour ces appareils.

M. McKenzie: Oui. Est-ce que vous incluez dans le prix de votre dépréciation le prix de revient de la surutilisation de ces appareils?

M. Cochrane: Certains des appareils ont été suremployés, et d'autres ne l'ont pas été, mais dès qu'ils le sont, comme nous l'avons dit, nous essayons de les vendre.

M. McKenzie: Ainsi, le prix de revient de la surutilisation est compris dans le prix de la dépréciation?

M. Cochrane: Oui, cela fait partie du prix de vente auquel nous essayons de les vendre.

M. McKenzie: Si vous pouvez les vendre?

M. Cochrane: Oui.

M. McKenzie: Excellent. Je vous remercie, c'est tout ce que j'avais, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. McCain: Mr. Chairman, could I ask one question?

The Chairman: Mr. McCain, one question.

Mr. McCain: In the CN structure there is money provided by the government in the purchase of preferred shares or whatever on an interest free basis. Is there any such money provided for Air Canada? Is all the money available to you subject to interest charges?

Mr. Cochrane: Yes, sir.

Mr. McCain: At normal rates or at preferred rates of some kind? Any preference in rates?

Mr. Cochrane: In total our interest rate I believe in 1972 was 5.14 per cent for our long term debt which is about equal to what the major U.S. airlines paid in that year as a percentage.

Mr. McCain: Then is your interest rate to be set this year on the basis of other airlines' cost or is it to be based on the cost of money to government?

Mr. Cochrane: No, I assume it will be based on the cost of money. I would have to refer that to the government though as to what they are going to charge us for the money we borrow from them.

The Chairman: Mr. McCain, are you through?

Mr. McCain: I just wondered if the Minister wanted to finish answering that question as it was thrown his way there at the last.

The Chairman: Which question?

Mr. McCain: Will the money advanced to Air Canada be advanced at the cost of money to the Government of Canada—less than the cost or more than the cost?

Mr. Marchand (Langelier): I can inquire but this is really a question that should have been put to the Minister of Finance. I can ask the Minister of Finance what the conditions are but this bill is in the name of the Minister of Finance. He is the one who can say. I do not know why it was not asked of Mr. Turner.

Mr. McCain: I did not get around to my third turn there with the gentleman.

The Chairman: The right ones were not asked.

Mr. Blenkarn is the last questioner I have on Clause 7.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Cochrane, since I was last asking you questions, I have had an opportunity to go over your 1973 revised budget and your 1974 requirements for funding and I would like to ask you a number of questions because I cannot see how you really need any more than $89.1 million. If I allowed you to increase your working capital by $10.9 million you would still only need $100 million on your own forecast.

• 2145

The Chairman: Order, gentlemen.

[*Interprétation*]

M. McCain: Monsieur le président, puis-je poser une question?

Le président: Monsieur McCain, une question.

M. McCain: Dans la structure du CN, le gouvernement a fourni des fonds pour acheter des actions préférentielles sans intérêts. Y a-t-il des fonds identiques accordés à Air Canada? Tous les fonds dont vous disposez sont-ils sujets à des taux d'intérêt?

M. Cochrane: Oui, monsieur.

M. McCain: S'agit-il de taux normaux ou de taux préférentiels?

M. Cochrane: Généralement, notre taux d'intérêt était en 1972 de 5.14 p. 100 pour nos dettes à long terme, ce qui correspond à peu près au pourcentage payé par les compagnies américaines les plus importantes.

M. McCain: Votre taux d'intérêt sera-t-il fixé cette année en fonction de celui des autres compagnies ou sera-t-il fixé sur le coût de l'argent du gouvernement?

M. Cochrane: Non, je pense qu'il sera fixé sur le coût de l'argent. Je devrais demander au gouvernement ce qu'il nous imposera pour l'argent qu'il nous prête.

Le président: Monsieur McCain, en avez-vous terminé?

M. McCain: Je me demandais si le ministre désirait terminer sa réponse à cette question, car elle lui a été posée assez tardivement.

Le président: De quelle question s'agit-il?

M. McCain: Est-ce que les fonds avancés à Air Canada dépendent du coût de l'argent du gouvernement du Canada, sont-ils supérieurs ou inférieurs à ce coût?

M. Marchand (Langelier): Je peux chercher à le savoir, mais en fait, c'est une question qu'il faut poser au ministre des Finances. Je peux demander au ministre des Finances quelles sont les conditions, mais ce projet de loi émane du ministère des Finances. C'est le seul qui puisse vraiment répondre. Je ne vois pas pourquoi on n'a pas posé cette question à M. Turner.

M. McCain: Je n'ai pas profité de mon troisième tour de parole.

Le président: Les questions importantes n'ont pas été posées.

M. Blenkarn est le dernier nom sur ma liste à propos de l'article 7.

M. Blenkarn: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Cochrane, depuis la dernière fois où je vous ai posé des questions, j'ai eu l'occasion de revoir votre budget revisé pour 1973 et vos exigences financières pour 1974, et j'aimerais vous poser plusieurs questions car je ne vois pas pourquoi vous avez besoin de plus de 89.1 millions de dollars. Si je permettais qu'on augmente votre capital de 10.9 millions de dollars, vous n'auriez toujours besoin que de 100 millions de dollars dans vos prévisions.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: I would like then on that basis to confirm some of the figures you have given me to determine whether I am wrong, or whether in fact you could get along on considerably less money.

In your 1974 funding requirements you end at the portion referable to the 1973 budget at $104.7 million. In other words you are going to spend very considerably less in 1974, until June 30, than you spent in all of 1973—roughly half as much.

Mr. Cochrane: Mr. Blenkarn, that is not quite right. The $104 million is the amount associated with aircraft and other things that we committed to in 1973. That does not mean that we would only, in 1974, be spending $104 million.

Mr. Blenkarn: I refer you to the bill, Mr. Cochrane. This is the funding required to June 30 of 1974, not beyond, so it is a six month funding we are talking about.

Mr. Cochrane: Yes.

Mr. Blenkarn: So that $104.7 million is your six month requirement, into next year, for the funding requirement for capital equipment. If it is not, then what is the purpose of this statement you have given us, if it is more than that?

Mr. Cochrane: Just a minute. What the statement says, Mr. Blenkarn, is that the $104 million is the amount of money associated with things that were committed for in 1973 and at the time, of course, when we put together the $140 million. In the first half of next year I am sure we will be committing for additional purchases of all sorts of things.

Mr. Blenkarn: Yes, but this is a budget to June 30. You may be committing for all sorts of things, Mr. Cochrane, but surely when we are analysing the funds you are going to require we have to look at what you said that you are committing for. And you are committing for $104.7 million in the six month period from January 1 to June 30 and that, referable to the 1973 total picture, is about half.

Mr. Cochrane: Mr. Blenkarn, that is the amount that we are already committed for. We very well may be spending more money in the first half of 1974 and that, of course, will be included in our 1974 budget and in the requirements that we will have in 1974, which we will in due course submit to the Minister and to the government.

Mr. Blenkarn: All right.

Mr. Cochrane: Do not say that that is all we are going to spend in the first half of 1974.

Mr. Blenkarn: You are suggesting, in respect of the money we give you, that you will think of a way of spending it, but right now . . .

Mr. Cochrane: No, Mr. Blenkarn, I did not say that. The money that you give us will be applied towards the purchase of these items that are listed here.

Mr. Blenkarn: All right.

Mr. Cochrane: I do not want to leave the Committee with a false impression that we will not be spending any more money than what is listed here, because this is not our 1974 budget.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Je voudrais alors là-dessus confirmer certains chiffres que vous m'avez donnés pour déterminer si j'avais tort ou si en fait vous pourriez vous en tirer avec considérablement moins d'argent.

Dans vos demandes de fonds de 1974, vous terminez à la portion concernant le budget 1973 à 104.7 millions de dollars. Autrement dit vous allez dépenser énormément plus en 1974, jusqu'au 30 juin, que pour tout 1973, en gros moitié moins.

M. Cochrane: Monsieur Blenkarn, ce n'est pas tout à fait exact. Les 104 millions de dollars représentent ce qui concerne les avions et d'autre chose que nous avons engagé en 1973; cela ne signifie pas que nous ne dépenserions en 1974 que 104 millions de dollars.

M. Blenkarn: Je vous renvoie au bill, monsieur Cochrane. C'est le financement demandé jusqu'au 30 juin 1974, pas au-delà; il s'agit donc six mois.

M. Cochrane: Oui.

M. Blenkarn: Ainsi, ces 104.7 millions de dollars est ce que vous demandez pour six mois, l'année prochaine, pour le financement de votre capital d'exploitation. Si ce n'est pas cela, à quoi sert la déclaration que vous nous avez faite, si c'est plus que cela?

M. Cochrane: Minute. Dans la déclaration, monsieur Blenkarn, je dis que les 104 millions de dollars concernent les choses auxquelles nous nous étions engagés en 1973 et nous avions alors bien sûr réuni les 140 millions de dollars. Dans la première moitié de l'année prochaine je sais très bien que nous allons nous livrer à d'autres achats de toutes sortes.

M. Blenkarn: Oui, ce budget va jusqu'au 30 juin. Peut-être vous engagerez-vous dans toutes sortes d'autres choses, monsieur Cochrane, mais il est certain que lorsque nous analysons les sommes dont vous allez avoir besoin, nous devons considérer ce à quoi vous avez dit vous vous engagez. Et vous parlez de 104.7 millions de dollars pour les six mois compris entre le 1er janvier et le 30 juin, et si on compare cela au chiffre total de 1973, cela représente à peu près la moitié.

M. Cochrane: Monsieur Blenkarn, il s'agit-là de la somme que nous avons déjà engagée. Il est très possible que nous dépensions plus d'argent dans la première moitié de 1974 et que cela sera évidemment inclus dans notre budget de 1974 et dans nos besoins pour 1974, ils seront soumis à temps au ministre et au gouvernement.

M. Blenkarn: Très bien.

M. Cochrane: N'allez pas dire que c'est tout ce que nous dépenserons dans la première moitié de 1974.

M. Blenkarn: Vous dites alors que, pour l'argent que nous vous donnons ici, vous songerez à la façon de le dépenser, mais pour le moment . . .

M. Cochrane: Non, monsieur Blenkarn, je n'ai pas dit cela. Ce que vous nous donnez maintenant servira à l'achat des articles énumérés ici.

M. Blenkarn: Très bien.

M. Cochrane: Je ne voudrais pas que le Comité pense à tort que nous n'allons pas dépenser plus que ce qui est indiqué ici, car il ne s'agit pas là de notre budget de 1974.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: All right.

Mr. Cochrane: I am sure you would not want me to present our 1974 budget here.

Mr. Blenkarn: I certainly would want you to present the budget allocating $140 million, . . .

Mr. Cochrane: That is what I have done.

Mr. Blenkarn: . . . and I anticipated that this Air Canada financing requirement, with the 1973 revised budget and the 1974 funding requirement to June 30 for 1973 commitments, was the funding requirement you had.

Mr. Cochrane: That is where we are going to spend the $140 million. That is correct, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: All right, that is where you are going to spend the $140 million. But out of the $140 million you are going to spend $104.7 million in 1974 from funds. Mr. Cochrane, if we project your statement farther down, you have deferred charges for the whole of 1973 at $2.4 million for a six month period. Would it be fair to say that they would be roughly half of what they were during the whole of 1973?

• 2150

Mr. Cochrane: I am not sure about that, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: If I gave you an allowance of $1.4 million would that be fair?

Mr. Cochrane: I am not sure at this point if we are going to have any next year.

Mr. Blenkarn: Will your requirements to repay the debt obligations to Eximbank and Rolls Royce, etc., be any different during the first six months of 1974 than they were for the whole of 1973?

Mr. Cochrane: They will probably be larger.

Mr. Blenkarn: How much larger?

Mr. Cochrane: I do not know. I do not have the figure here. Those figures will all be contained in our 1974 budget that will be submitted to the Minister.

Mr. Blenkarn: I suggest that your total expenses are shown in the bottom part of that, the part that shows the subtotal. If you do not make any investments in associated companies and you have a total amount equal to the 1973 budget, it would not be much in excess of $3 million, for the sake of argument, perhaps $3.1 or $3.2 million, so your total requirements would be approximately $107 to $108 million for the first six months. Is that correct?

Mr. Cochrane: No. We need $104 million for these things alone. I am not prepared . . .

Mr. Blenkarn: All right, what are your other requirements, Mr. Cochrane? Last year you required 2.4 for deferred charges, 1.4 for Rolls Royce and $200,000 for dividends.

Mr. Cochrane: That is right, and in the first half of next year we may need more or less than that depending on what is in our capital budget. Also, Mr. Blenkarn, after the requirements for next year there may be, and I am sure there will be, additional requirements in the property and equipment category for the first half of next year.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Très bien.

M. Cochrane: Je suis bien certain que vous voudrez que je vous présente notre budget de 1974.

M. Blenkarn: J'aimerais en effet que vous nous présentiez le budget relatif à ces 140 millions de dollars.

M. Cochrane: C'est ce que j'ai fait.

M. Blenkarn: Et je pensais que ces besoins de fonds d'Air Canada, avec le budget revisé de 1973 et les demandes de fonds de 1974 jusqu'au 30 juin pour les engagements de 1973 étaient ce que vous demandiez.

M. Cochrane: C'est en effet là, monsieur Blenkarn, que nous allons dépenser ces 140 millions de dollars.

M. Blenkarn: D'accord, c'est là que vous allez dépenser ces 140 millions de dollars, mais sur ces 140 millions, vous allez dépenser en 1974, 104.7 millions de dollars. Monsieur Cochrane, si nous extrapolons davantage votre relevé, vous avez des frais différés pour tout 1973 à 2.4 millions de dollars pour une période de six mois. Pourrait-on dire qu'ils représenteraient alors en gros la moitié de ce qu'ils étaient pour tout 1973?

M. Cochrane: Je n'en suis pas certain, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Si je vous donnais une allocation de 1.4 million de dollars cela irait-il?

M. Cochrane: Je ne sais pas encore si nous aurons quoi que ce soit l'année prochaine.

M. Blenkarn: Est-ce que vos besoins relatifs au remboursement des obligations que vous devez à Eximbank et Rolls Royce, etc, seront différents pour les 6 premiers mois de 1974 de ce qu'ils étaient pour l'ensemble de 1973?

M. Cochrane: Probablement plus important.

M. Blenkarn: De combien?

M. Cochrane: Je ne sais. Je n'ai pas ici les chiffres. Ils apparaîtront tous dans notre budget de 1974 qui sera soumis au ministre.

M. Blenkarn: A mon avis, vos dépenses totales apparaissent au bas, là où est donné le total partiel. Si vous ne faites pas d'investissement dans des sociétés associées et que votre total est égal au budget de 1973, cela ne dépasserait pas beaucoup les 3 millions de dollars, si vous voulez, peut-être 3.1 ou 3.2 millions de dollars, si vos besoins totaux étaient d'environ 107 à 108 millions de dollars les premiers 6 mois. Est-ce exact?

M. Cochrane: Non. nous avons besoin pour cela seulement de 104 millions de dollars. Je ne suis pas prêt . . .

M. Blenkarn: Très bien, quels sont alors vos autres besoins, monsieur Cochrane? L'année dernière vous avez demandé 2.4 pour frais différés, 1.4 pour Rolls Royce et 200,000 pour les dividendes.

M. Cochrane: C'est exact, et dans la première moitié de l'année prochaine, nous aurons peut-être besoin de plus ou de moins que cela selon ce que nous avons au budget. D'autre part, monsieur Blenkarn, après les besoins de l'année prochaine, il y aura peut-être, et j'en suis convaincu, d'autres besoins relatifs aux immobilisations et au matériel pour la première moitié de l'année prochaine.

[*Text*]

Mr. Blenkarn: We are dealing with a bill, Mr. Cochrane, . . .

Mr. Cochrane: That is right.

Mr. Blenkarn: . . . authorizing the loaning of $140 million to your corporation for existing and anticipated commitments for 1973 and the first half of 1974. If you have further requirements, presumably you will bring a new budget to us.

Mr. Cochrane: I am saying that our requirements, based on commitments we already have, will require more than $140 million. I said that in the statement and I have backed it up, and that is the best I can do. We have stated that the total requirement is $315 million, if you will add up those two figures. We have said that we need $140 million from the government, and that leaves $175 million, and internally, through depreciation and other things, we just cannot generate that.

Mr. Blenkarn: Where will you get the $175 million you are going to need next year?

Mr. Cochrane: I beg your pardon?

Mr. Blenkarn: You have not given any indication of needing $175 million next year.

Mr. Cochrane: I am talking about the whole 18-month period, Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: In the 18-month period, with the increase in profitability this year and the fact that you are not going to make investments in associated companies, and during 1973 you only required on your figures a total of $83 million from the government—Mr. Cochrane, on the basis of your figures I cannot see that you need any more than an additional $5 or $6 million to complete your program.

Mr. Cochrane: No, we need . . .

Mr. Blenkarn: And if you have to increase your working capital a little, that is one thing, but you can still only indicate to me that you need no more than $90 million, and if you increase your working capital $10 million you will still only need $100 million.

Mr. Cochrane: Mr. Blenkarn, assume for a minute that we only needed $80 million, we still need $104 million in the first six months of next year.

Mr. Blenkarn: But, Mr. Cochrane, in self-realization of funding you have the profits from the corporation plus the capital cost allowances that the corporation takes. In other words, self-generation of funding is worth at least $100 million of the $104 million you need.

Mr. Cochrane: No, Mr. Blenkarn. We are talking about the first six months and you can only have half of your depreciation in the first six months, as you well know, and if the depreciation is $74 million in the first six months you will only get half of that. You will not get the whole thing. The other point is that during the early part of the year Air Canada has traditionally, and I think most airlines with our peaking do, had deficits in the early months and so the the profit does not help us in the first months. As you well know, our major profitability comes in our peak season in the summer. So the minimum that we would need is $140 million anyway you figure it out, and in addition, as I said,

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Nous étudions ici un bill, monsieur Cochrane, . . .

M. Cochrane: C'est exact.

M. Blenkarn: . . . autorisant le prêt de 140 millions de dollars à votre Société pour ses engagements actuels et prévus pour 1973 et pour la première moitié de 1974. Si vous avez d'autres besoins, vous nous soumettrez probablement un nouveau budget.

M. Cochrane: Je dis que nos besoins, d'après les engagements que nous avons déjà, se chiffreront à plus de 140 millions de dollars. C'est ce que j'ai exposé et je l'ai expliqué, c'est tout ce que je puis faire. Nous avons indiqué que nos besoins totaux s'élevaient à 315 millions de dollars si vous voulez bien additionner ces deux chiffres. Nous avons déclaré qu'il nous fallait obtenir du gouvernement 140 millions de dollars et cela laisse 175 millions de dollars, et nous ne pouvons pas nous-mêmes trouver cette somme, si l'on considère la dépréciation et d'autres éléments.

M. Blenkarn: Où allez-vous prendre les 175 millions de dollars dont vous aurez besoin l'année prochaine?

M. Cochrane: Je vous demande pardon?

M. Blenkarn: Vous n'avez pas dit si vous aviez de 175 millions de dollars l'année prochaine.

M. Cochrane: Je parle de toute la période de 18 mois, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Dans cette période de 18 mois, avec la hausse des bénéfices de cette année et le fait que vous n'allez pas faire d'investissements dans des compagnies affiliées, et que d'après vos chiffres, vous demandiez en 1973 que 83 millions de dollars au gouvernement, je ne comprends pas, d'après les chiffres que vous nous avez donnés, monsieur Cochrane, comment vous pouvez avoir besoin de plus de 5 ou 6 millions supplémentaires pour mener à bien votre programme.

M. Cochrane: Non, nous avons besoin . . .

M. Blenkarn: Et s'il vous faut accroître un peu votre capital d'exploitation, c'est une chose, vous ne pouvez pas m'indiquer que vous n'aurez pas besoin de plus de 90 millions de dollars, et si vous augmentez votre capital d'exploitation de 10 millions de dollars vous n'aurez toujours besoin que de 100 millions de dollars.

M. Cochrane: Monsieur Blenkarn, imaginez une minute que nous n'ayons besoin que de 80 millions de dollars, il nous faudra toujours 104 millions de dollars dans les premiers 6 mois de l'année prochaine.

M. Blenkarn: Cependant, monsieur Cochrane, pour la réalisation de cette consolidation, vous avez les bénéfices de la Société plus les allocations de frais de premier établissement pris par la Société. Autrement dit, la consolidation autonome peut représenter au moins 100 des 104 millions dont vous avez besoin.

M. Cochrane: Non, monsieur Blenkarn. Nous parlons des 6 premiers mois et il est impossible, comme vous le saviez bien de compter plus de la moitié de l'amortissement et si celui-ci s'élève à 74 millions dans les premiers 6 mois, on en aura que la moitié. Pas le tout. D'autre part, au début de l'année, Air Canada suit traditionnellement, comme je pense la plupart des compagnies aériennes qui ont les mêmes périodes de pointe que nous, du déficit dans les premiers mois si bien que ce n'est pas alors qu nous pouvons compter sur les bénéfices. Comme vous le savez, notre rentabilité est à son maximum au cours de la saison d'été. Donc nous aurons besoin d'un minimum de 140 mil-

[*Texte*]

in order to further finance ourselves we are going to try to get money from nongovernment sources. We are working very hard on that now.

• 2155

The Chairman: Is that . . .

Mr. Blenkarn: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Blenkarn. I think I should give the Committee some advice. It is now four minutes to ten. Mr. Cochrane has been with us all evening and, I think, has contributed to a further explanation of Clause 7. I particularly believe the Committee should now agree to pass Clause 7 which would leave only Clause 3. I would then make my ruling on the amendment moved by Mr. Blenkarn. I realize how long it has taken to get rid of the meat of the matter of Bill C-164 on Air Canada, it has taken two hours this evening. I do not want to sit another two hours this evening on CNR, so I would suggest that after I make my ruling—I might say, I have told nobody how I am going to rule—we adjourn and come back Thursday morning. As we only have one clause left we could readily pass it on Thursday morning. However, this is only a suggestion to the Committee, which is all I can make, but having passed out my guidance to the Committee, I now say to the Committee, will Clause 7 carry?

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I want to make an amendment to Clause 7.

Mr. Guay (St. Boniface): I would like to speak after we pass Clause 7, sir.

The Chairman: Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: I move that Clause 7 subclause (4) be amended by deleting the sum of $140,000,000 in line 44 on page 5 and substituting there the sum of $133,300,000.

An hon. Member: Put the question.

Mr. Blenkarn: The reason for that amendment, of course, is the investment in associated companies which are not required that were part of the requirement for funding . . .

The Chairman: Do you have a copy of your amendment, Mr. Blenkarn?

Mr. Blenkarn: You want me to write it out, Mr. Chairman, I will write it right now.

The Chairman: Well, I cannot write.

Mr. Blenkarn: All right, wait for it to be written out then.

An hon. Member: We prefer to read what Mr. Blenkarn has said.

The Chairman: Just excuse me for a minute. Before I rule whether it is in order or out of order, I want to know what he said. He really should have written it out beforehand.

Mr. McCain: Mr. Chairman, while he is committing it to paper, could I ask one short question of Mr. Cochrane?

[*Interprétation*]

lions de dollars en plus de quoi nous essaierons d'obtenir des fonds de sources non gouvernementales.

Le président: Est-ce que . . .

M. Blenkarn: C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Blenkarn. Il est dix heures moins quatre minutes. M. Cochrane a passé toute la soirée avec nous, ce qui nous aura permis de mieux comprendre l'article 7. Je trouve que le moment est donc venu d'adopter l'article 7, ce qui ne nous laisserait plus que l'article 3. Après quoi je vais statuer sur l'amendement de M. Blenkarn. Il nous a fallu près de deux heures pour liquider l'essentiel du bill C-164 relativement à Air Canada. Je ne voudrais pas que nous passions encore deux heures ce soir à nous occuper du Canadien National. je suggère dès lors que lorsque j'aurai statué sur cet amendement, que la séance soit levée jusqu'à jeudi matin. Il ne reste plus qu'un seul article qui pourrait être rapidement adopté jeudi matin. Bien entendu, ce n'est là qu'une suggestion de ma part. Ceci dit, allons-nous adopter l'article 7?

M. Blenkarn: Monsieur le président, je voudrais apporter un amendement à l'article 7.

M. Guay (Saint-Boniface): J'aurais quelque chose à dire lorsque nous aurons adopté l'article 7.

Le président: Monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Je propose que l'article 7 au paragraphe (4) soit modifié par la suppression du montant de 140 millions de dollars figurant à la ligne 44, page 5, et son remplacement par $133,300,000.

Une voix: Mettez la motion aux voix.

M. Blenkarn: Mon amendement est motivé par le fait que les investissements dans les sociétés associées faisaient partie de . . .

Le président: Vous avez le texte écrit de votre amendement, monsieur Blenkarn?

M. Blenkarn: Si vous voulez, je vais l'écrire tout de suite.

Le président: Ce n'est pas à moi de l'écrire.

M. Blenkarn: Tout sera fait dans un instant.

Une voix: Nous aimerions avoir lecture de l'amendement.

Le président: Avant de statuer sur cet amendement je voudrais en avoir le texte écrit.

M. McCain: Pendant que M. Blenkarn rédige son amendement, pourrais-je poser une brève question à M. Cochrane?

[*Text*]

The Chairman: Yes, you could.

Mr. McCain: In respect of the jet prop planes that you are repairing, what is the cost of repairing one and what is your anticipated recovery for a plane when you sell it?

Mr. Cochrane: I do not have those figures with me. Those are the figures that Mr. McKenzie asked for, and I apologize I have not brought them with me. The only thing I can say as a matter of clarification or help, is that on the ones we have repaired and sold we have made a profit.

Mr. McCain: Are you capitalizing the repairs or are you charging them off as expense to operation?

Mr. Cochrane: We are charging them against the plane.

Mr. McCain: You are capitalizing them, are you?

Mr. Cochrane: Yes.

An hon. Member: Do you remember what you sold them for?

Mr. Cochrane: No, I am sorry, I do not. By the way, I am speaking of the Vanguards, Mr. McCain.

• 2200

Mr. McCain: Oh Vanguards; we are talking about Viscounts.

Mr. Cochrane: No, but he said jet props; that is a Vanguard.

Mr. McCain: Well, does the same apply to the Viscounts as to the Vanguards?

Mr. Cochrane: Mr. McKenzie asked me about a recent sale. I am sure that we have sold any Viscounts yet.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Orlikow.

Mr. Orlikow: I came here tonight to take Mr. Peter's place. He told me that there would be two votes tonight. It is now 10 o'clock, the time that the committee business is finished. I am prepared to not see the clock if we are going to take a vote on the amendment or the motion or anything else, but I am not prepared to let this Committee continue after 10 o'clock unless we are going to do some business.

An hon. Member: Hear! Hear!

Mr. Orlikow: That is the choice which the members of the committees have.

The Chairman: Mr. Orlikow, I appreciate the problem you have.

Mr. Orlikow: I have no problem.

The Chairman: Then would you appreciate the problem that the Chair has? We have not, previous to this time, reached an agreement that we should adjourn at 10 o'clock.

Mr. Orlikow: That is the rule of the House and the rule of the Committee: Without agreement you cannot continue after 10 o'clock.

The Chairman: No, Mr. Orlikow, and you are speaking to an authority on the rules of committee closing, believe me. The Committee is the master of its own house. It appoints what times it shall begin; it itself decides what times it shall end. We sat—others here can correct me if I am wrong—last night until about 10.20, 10.25 p.m. The previous night, last Thursday we sat until 11.20 p.m., so that we have been very flexible on the closing time. If a member at any time moves that the Committee shall now adjourn, then that motion is nondebatable and a vote is taken.

[*Interpretation*]

Le président: Allez-y.

M. McCain: Quels seront les frais de réparation des avions que vous avez mentionnés et quel montant comptez-vous recouvrez au moment de leur vente?

M. Cochrane: Je n'ai pas ces chiffres ici. M. McKenzie m'avait déjà posé cette question et je m'excuse de ne pas avoir apporté les renseignements. Tout ce que je puis vous dire c'est que nous avons réalisé un bénéfice sur les appareils que nous avons réparés et vendus.

M. McCain: Est-ce que les frais de réparation sont imputés à la rubrique des capitaux ou aux frais d'exploitation?

M. Cochrane: Ils sont imputés aux frais de l'appareil.

M. McCain: C'est donc une capitalisation.

M. Cochrane: Oui.

Une voix: Vous rappelez-vous pour combien vous les avez vendus?

M. Cochrane: Non, je ne me souviens pas. A ce propos il s'agit des appareils Vanguard, monsieur McCain.

M. McCain: Vous parlez des Vanguards mais moi je parlais des Viscounts.

M. Cochrane: Mais les avions à hélice sont les Vanguards.

M. McCain: Est-ce que ces chiffres s'appliquent aussi bien aux Viscounts qu'aux Vanguards.

M. Cochrane: M. McKenzie m'a posé une question au sujet d'une vente effectuée récemment, or je ne sais pas si nous avons vendu des Viscounts ces temps-ci.

M. Orlikow: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Je suis venu ici ce soir pour remplacer M. Peters qui m'avait dit qu'il y aurait deux votes. Or il est déjà 10 heures et on devrait en principe avoir terminé. Je suis prêt à rester s'il y aura un vote sur une motion ou sur tout autre point, mais non pas si c'est simplement pour discuter.

Une voix: Bravo!

M. Orlikow: C'est aux membres du comité à décider.

Le président: Je comprends votre difficulté.

M. Orlikow: Il n'y a pas de difficulté.

Le président: La difficulté c'est qu'on n'avait pas convenu jusqu'à présent de lever la séance à 10 heures.

M. Orlikow: C'est cependant la règle de la Chambre et des comités notamment on ne peut poursuivre la séance passée 10 heures sans un accord préalable.

Le président: Ce n'est pas exact monsieur Orlikow. Le comité peut décider comme il l'entend. C'est aux membres de décider à quelle heure ils désirent lever la séance. Hier soir nous avons siégé jusqu'à 22 heures 20 ou 22 heures 25 et jeudi dernier jusqu'à 23 heures 20 ce qui montre bien que ces heures sont tout à fait souples. Par contre si un membre du comité propose de lever la séance, la motion ne peut être débattue et doit être immédiatement mise aux voix.

[*Texte*]

Mr. Orlikow: I am suggesting to you that unless I am given some idea as to how long it is proposed to sit, and for what purpose, I will move that the meeting adjourn.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, on a point of order.

I think the gentleman has a very good point. You should take the motions into consideration and vote them in order or out of order so that we can proceed immediately with the question.

The Chairman: Mr. Campbell, I accept your wisdom, but Mr. Orlikow, I am in doubt about your suggestion. Have you moved a motion on this provision? A motion to adjourn is undebatable, but the proviso which it is moved under is debatable.

Mr. Orlikow: You have an amendment by Mr. Blenkarn. Are you going to put that amendment now?

The Chairman: Yes, I am going to rule first, whether that amendment is in order or out of order.

Mr. Campbell: Right, all right.

The Chairman: I will put that amendment only if Mr. Blenkarn and the Committee do not want to speak to that amendment. I cannot rule out the freedom of speech as much as I sometimes would like to. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I have a suggestion. Mr. Cochrane has given us very good testimony and I think we are now being counterproductive again. I suggest that we meet on Thursday morning and settle all remaining questions without the benefit of witnesses. I move at this point that we do adjourn without any . . .

The Chairman: Before you move that—and I just offer this—you are making a suggestion.

Mr. MacKay: Yes.

The Chairman: You are not moving it.

Mr. MacKay: No, but I am prepared to.

The Chairman: I believe I owe it to the Committee, before anybody moves that we adjourn that I rule on Mr. Blenkarn's amendment.

Mr. McRae: And on Clause 3?

The Chairman: Clause 3 is more difficult. Mr. Blenkarn's amendment as I see it, is a simple reduction of $140 million to $133.3 million and it looks like it is in order. Why he is moving that I do not know. The reasons for it I do not know.

An hon. Member: Do you so rule?

The Chairman: I ruled it in order. Mr. Blenkarn do you wish to speak to the motion?

Mr. Blenkarn: I will speak to the motion. The evidence is quite clear. One of the major concerns we have all had is that Air Canada . . .

[*Interprétation*]

M. Orlikow: A moins que je ne sache pourquoi et jusqu'à quand le comité compte siéger je veux justement proposer que la séance soit levée.

M. Campbell: Monsieur le président j'invoque le Règlement.

Je trouve que M. Orlikow a parfaitement raison. Vous devriez examiner les motions et statuer sur leur recevabilité de façon à ce qu'elles puissent être mises aux voix.

Le président: Je suis d'accord avec vous, monsieur Campbell, mais je ne pense pas que vous ayez raison, monsieur Orlikow. Avez-vous déposé une motion sur cette disposition? Une motion d'ajournement ne peut pas faire l'objet d'un débat, bien que les conditions dans lesquelles pareille motion est présentée peuvent être débattues.

M. Orlikow: M. Blenkarn a déposé un amendment. Est-ce que vous allez le mettre aux voix?

Le président: Oui, mais je dois d'abord statuer si oui ou non il est recevable.

M. Campbell: C'est parfait.

Le président: L'amendement ne sera mis aux voix qu'à la condition que M. Blenkarn et les autres membres du comité n'ont rien à ajouter à ce sujet. Je ne puis en effet empêcher les membres du comité de prendre la parole.

M. MacKay: Monsieur le président j'ai une suggestion. Le témoignage de M. Cochrane a été fort utile mais je crois que maintenant nous commençons à perdre notre temps à nouveau. Je vais proposer que nous nous réunissions jeudi matin pour régler les questions en suspens. Je propose dès lors que la séance soit levée.

Le président: Il s'agit d'une suggestion et non pas d'une motion.

M. MacKay: En effet.

Le président: Donc ce n'est pas une motion.

M. MacKay: Non mais je suis disposé à faire pareille motion.

Le président: Je vais statuer sur l'amendement de M. Blenkarn avant toute motion d'ajournement.

M. McRae: Qu'allez-vous faire avec l'article 3.

Le président: L'article 3 est plus difficile. L'amendement de M. Blenkarn vise simplement à réduire les 140 millions de dollars à 133.3 millions et la motion semble recevable bien que je n'en vois pas la raison.

Une voix: C'est donc là votre décision.

Le président: Oui la motion est recevable. Vous avez quelque chose à dire au sujet de la motion, monsieur Blenkarn.

M. Blenkarn: Oui les témoignages sont parfaitement clairs. Une de nos préoccupations essentielles c'est que Air Canada . . .

[*Text*]

Mr. MacKay: I move that we adjourn.

An hon. Member: Is that a motion?

The Chairman: Mr. Blenkarn has the floor but Mr. MacKay moved a motion.

A hon. Member: Well, he cannot. Mr. Blenkarn has the floor.

Mr. Campbell: Can he talk to his own motion, Mr. Chaiman?

The Chairman: As much as I would not like him to.

• 2205

Mr. Campbell: How long does he have to talk on his motion? Is it the Chair who decides?

The Chairman: He has 10 minutes; but that is not a rule, that is a custom. If nobody else wants to speak and he wants to speak some more . . .

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, may I speak on your ruling? This morning when this motion was made originally, you said that you would rule tonight, this is true.

The Chairman: That is right.

Mr. Guay (St. Boniface): But you did entertain discussion specifically on the motion that we are now facing and this is all we have talked about, this is what we have questioned and cross-examined witnesses on since, as you know. I felt and understood that while your were thinking about how you were going to rule, we did not stop discussing this, and Mr. Blenkarn and others had a number of opportunities to discuss it. Surely to goodness we could deal with the motion now.

The Chairman: Mr. Guay, you will recall when I came back at 8 p.m., I said that I was prepared to rule on Clause 3, but because Mr. Cochrane was here, and we had started discussion on Clause 7, we might finish with Clause 7, and then I would go back and rule. I am prepared to rule on Clause 3 but I would like to get Clause 7 through first.

We have another amendment which I suspected but which has not come forward until just a moment ago. I would prefer that we adjourn until 9.30 a.m. Thursday, but I would prefer to get finished with Clause 7 tonight.

I prefer to finish with Clause 7 tonight and then agree to go on to Clause 3 on Thursday. We are then making progress, one clause at a time. It is mighty slow tonight but . . .

Mr. McRae: I am inclined to think a motion for adjournment might be in order unless Mr. Blenkarn can give us some indication of the length of time we are going to sit here. If he is going to keep talking for another hour, as he has talked for an hour and a half or more so far today, then I think that is beyond endurance. On the other hand, I think we should try to get this thing out of the way.

He has a motion; we are prepared to vote on it.

The Chairman: Let me put it this way, Mr. McRae. Is there some kind of consensus that we could reach a conclusion within a reasonable time on Clause 7 this evening and then we would deal with Clause 3 on Thursday morning?

[*Interpretation*]

M. MacKay: Je propose que la séance soit levée.

Une voix: Est-ce bien une motion?

Le président: M. Blenkarn a la parole mais M. MacKay a déposé une motion.

Une voix: Il ne peut le faire tant que M. Blenkarn a la parole.

M. Campbell: Est-ce qu'il peut parler au sujet de sa propre motion, monsieur le président.

Le président: Bien que j'espère qu'il ne le fera pas.

M. Campbell: Pendant combien de temps a-t-il droit de parler sur l'amendement? Est-ce que c'est le président qui décide?

Le président: Il a 10 minutes; il ne s'agit pas d'une règle, mais d'une coutume. Si personne d'autres ne veut parler et qu'il veut continuer . . .

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, je voudrais parler de votre décision. Ce matin, quand la motion fut proposée, vous avez promis de vous prononcer ce soir.

Le président: C'est exact.

M. Guay (Saint-Boniface): Mais vous avez permis la discussion sur cette motion qui s'est proposée encore une fois, nos questions aux témoins n'ont porté que sur cela. Je croyais que vous alliez bientôt faire connaître au comité votre décision, entre temps, la discussion a continué dans la même veine et M. Blenkarn et d'autres membres ont sûrement eu amplement l'occasion d'en discuter. Mais maintenant, il est grand temps que nous réglions cette affaire de l'amendement.

Le président: Monsieur Guay, vous vous rappelez sans doute que lorsque nous avons repris à huit heures du soir, j'ai dit que j'étais prêt à me prononcer sur l'article 3, mais à cause de la présence de M. Cochrane, nous avons commencé à parler de l'article 7 pour terminer la discussion là-dessus. J'ai déclaré que je ferais savoir ma décision plus tard. Je suis prêt à me prononcer sur l'article 3 et je voudrais que l'article 7 soit réglé avant.

Nous sommes maintenant saisis d'un nouvel amendement soumis tout à l'heure. J'aimerais que nous adoptions l'article 7 ce soir pour reprendre nos travaux jeudi matin à neuf heures trente.

Je préfère conclure l'étude de l'article 7 ce soir et recommencer celle de l'article 3 jeudi. De cette façon, nous pourrions faire des progrès, très lents, il est vrai, en passant d'un article à un autre.

M. McRae: Je crois qu'il faudrait proposer une motion d'ajournement à moins que M. Blenkarn ne nous indique pendant combien de temps nous allons continuer à siéger. S'il persiste à parler pendant encore une heure, après avoir pris une heure et demie pour aujourd'hui, cela deviendra insupportable. Évidemment, ce serait préférable de régler l'affaire maintenant.

Une motion a été proposée; nous sommes prêts à voter.

Le président: Je vais reformuler votre suggestion, monsieur McRae; existe-t-il une entente de conclure dans un délai raisonnable l'étude de l'article 7 afin de commencer l'examen de l'article 3 jeudi matin?

[*Texte*]

An hon. Member: I think there is a consensus.

The Chairman: That is what I am asking the committee, meaning Mr. Blenkarn as part of the committee. Is there some kind of consensus that we could reach that conclusion?

Mr. MacKay: I think we could reach a conclusion on Thursday morning when we are all in a better frame of mind. That is my suggestion.

Mr. Campbell: I thought there was an agreement that was reached gentlemanly-like yesterday.

Mr. MacKay: Mr. Campbell, as far as I know there is an agreement made that we would clear this bill this week.

Mr. Campbell: This evening.

Mr. MacKay: This evening. You are aware of that. We were told that; I know that.

The Chairman: Excuse me. Mr. Orlikow has the floor.

Mr. Orlikow: Mr. Chairman, you asked a very simple question, and surely we can get an answer. Is there an understanding that we will complete the discussion on Clause 7 in a reasonable time? Let me say is 15 minutes a reasonable time? If we have that, then let us continue; if not, I suggest there is no point in continuing.

The Chairman: I agree with you, Mr. Orlikow, 100 per cent.

Mr. Orlikow: I suggest if Mr. Blenkarn is the one who is asking the questions that he answer that simple question. Is he prepared to permit the vote in 15 minutes? If not I think we should adjourn right now. Then Mr. Blenkarn can take two hours on Thursday morning.

The Chairman: Mr. Blenkarn, could you lend the committee some of your wisdom with regard . . .

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I have a feeling that the amendments I proposed are getting short-shift. I appreciate, sir, that you have ruled in my favour on one amendment, but this amendment goes to the root of the entire problem that we have faced with respect to the amendments in Clause 2. Really the debate on Clause 3 is the same debate as with any amendments that might be made, whether the ones proposed in Clause 3 are in order or not.

This whole thing boils down to the argument of whether these companies are going to be entitled to become investment vehicles, investing in other businesses. Mr. Chairman, it really boils down to the same argument: are they to be involved in running airlines or railways, or are they to be involved in going into investments in other fields?

One of the major concerns that many of us had was the Comstock transaction. We did have a motion that was passed by this Committee and referred to the House in connection with the Wardair transaction and this company produced a budget tonight saying that they had a proposal for investement in associated companies for $6.7 million, and that is partly how the $140 million was arrived at. So really the same argument that applies to Clause 7 applies to Clause 3.

[*Interprétation*]

Une voix: Je crois qu'elle existe effectivement.

Le président: C'est la question que je pose au comité, monsieur Blenkarn y compris. Est-ce que nous sommes d'accord pour en finir avec cet article?

M. MacKay: Je crois que nous pourrions parvenir à une conclusion jeudi matin quand nous serons tous de meilleure humeur. C'est ce que je propose.

M. Campbell: N'y a-t-il pas eu un accord de principe hier?

M. MacKay: Monsieur Campbell, à ma connaissance il existe un accord de terminer l'examen du projet de loi cette semaine.

M. Campbell: Ce soir.

M. MacKay: Ce soir. En êtes-vous sûr?

Le président: Pardon. C'est M. Orlikow qui a la parole.

M. Orlikow: Monsieur le président, ce serait sûrement possible d'avoir une réponse à la question très simple que vous avez posée. Est-ce que nous sommes d'accord pour terminer la discussion sur l'article 7 dans un délai raisonnable? Précisons quel serait ce délai. Je propose 15 minutes. Si nous pouvons l'avoir cet accord, continuons; sinon, je ne vois pas l'utilité de poursuivre.

Le président: Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Orlikow.

M. Orlikow: Puisque c'est M. Blenkarn qui pose la question, je propose qu'il vous donne une réponse à la vôtre. Acceptera-t-il à la mise aux voix dans quinze minutes? S'il refuse il faudrait lever la séance tout de suite. Cela donnera à M. Blenkarn encore deux heures jeudi matin.

Le président: Monsieur Blenkarn, voulez-vous indiquer au comité comment vous avez l'intention de procéder?

M. Blenkarn: Monsieur le président, j'ai l'impression que les amendements que j'ai proposés ne reçoivent pas une considération adéquate. J'apprécie votre décision en ma faveur concernant un des amendements mais il s'agit d'un amendement qui peut s'appliquer pour résoudre des difficultés auxquelles nous avons fait face concernant l'article 3. Des discussions sur l'article 3 sont les mêmes que celles se rapportant à tout amendement qui puisse être fait et il n'est pas question de la recevabilité des modifications proposées à l'article 3.

Toute la discussion se résume dans la question à savoir si ces compagnies auront le droit de devenir des sociétés de placement. Après tout, c'est assez simple, il s'agit de déterminer si le rôle est d'exploiter une ligne aérienne ou un chemin de fer ou de faire des placements dans d'autres domaines.

La transaction Comstock a intéressé beaucoup d'entre nous. Le comité a adopté une motion qui a été remvoyée à la Chambre concernant la transaction Wardair. Or cette société a produit un budget ce soir disant qu'elle avait obtenu des propositions d'investissement de quelque 6.7 millions de dollars dans des sociétés affiliées, et c'est en partie comment nous en sommes arrivés à ces 140 millions de dollars. A vrai dire, l'argument qui s'applique à l'article 7 s'applique également à l'article 3.

[*Text*]

• 2210

The Chairman: Mr. McRae, on a point of order.

Mr. McRae: You asked a simple question, whether we could agree to limit this to another 15 minutes, and we have taken 5 minutes and we still have not got the word.

Mr. Orlikow: I move we adjourn.

The Chairman: There is a motion to adjourn by Mr. Orlikow.

On motion to adjourn: Yeas, 8; nays, 8.

The Chairman: Section 75 of Beauchesne states:

> When he has to give a casting vote, the Speaker is at liberty to vote like any other member, according to his conscience, without assigning a reason; but in order to avoid the least imputation upon his partiality, it is usual for him, when practicable, to vote in such a manner as not to make the decision of the House final, and to explain his reasons which are entered in the Journal.

My reason for voting in the manner in which I am going to vote is to suggest to the Committee that my decision will not be final and that another decision will be taken at a later date which will, in fact, make the question at hand final. Therefore I vote that we now adjourn.

We stand adjourned until 9.30 Thursday morning.

[*Interpretation*]

Le président: M. McRae invoque le Règlement.

M. McRae: Vous avez posé une question simple, car vous demandez si nous pouvions nous mettre d'accord pour limiter le débat à 15 minutes. Or les 5 minutes sont écoulées et nous n'avons pas encore entendu la décision.

M. Orlikow: Je propose l'ajournement.

Le président: M. Orlikow propose une motion d'ajournement.

(Le vote sur la motion d'ajournement se solde par 8 votes affirmatifs et 8 votes négatifs.)

Le président: Le commentaire 75 de Beauchesne déclare:

> Lorsque l'Orateur doit voter, il peut le faire tout comme n'importe quel autre député, suivant sa conscience et sans donner d'explication. Cependant, pour que sa réputation d'impartialité soit sauve l'usage veut, lorsque c'est possible, qu'il vote de façon à ne pas rendre la décision de la Chambre définitive et qu'il expose les motifs de son vote qui sont confinés au procès-verbal. Il vote de façon à laisser à la Chambre une autre chance de trancher la question.

Donc la raison pour laquelle je voterai de cette façon est de faire savoir au comité que ma décision ne sera pas définitive et qu'une autre décision sera prise plus tard qui tranchera la question. En conséquence, je vote pour que nous ajournions maintenant.

La séance est levée jusqu'à 9 heures trente jeudi matin.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Thursday, December 20, 1973

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 29

Le jeudi 20 décembre 1973

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

LIBRARY JAN 23 1974 UNIVERSITY OF TORONTO

RESPECTING:

Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada

INCLUDING:

The Seventh Report to the House

CONCERNANT:

Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada.

Y COMPRIS:

Le septième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973

26738—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Paul McRae

Messrs.

Béchard
Benjamin
Blenkarn
Comtois
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Higson
Lessard
Loiselle
Mackasey
MacKay
Mazankowski
McCain
McKenzie
Rose
Stewart (*Marquette*)
Turner (*London East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, December 19, 1973:
Mr. Benjamin replaced Mr. Orlikow.

On Thursday, December 20, 1973:
Messrs. Mackasey and Béchard replaced Messrs. Campbell and Caron.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Paul McRae

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 19 décembre 1973:
M. Benjamin remplace M. Orlikow.

Le jeudi 20 décembre 1973:
MM. Mackasey et Béchard remplacent MM. Campbell et Caron.

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, December 20, 1973

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, October 29, 1973, your Committee has considered Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 14

Delete line 12, on page 9, and substittue the following therefor:

"14. (1) Notwithstanding Section 28 (1) of the *Canadian National Railways Act*, a continuous audit of the ac-"

Delete line 16, on page 9, and substitute the following therefor:

"1974 through to 1978 inclusive by independent auditors."

Delete line 28, on page 9, and substitute the following therefor:

"(c) for the year 1974 through to 1978 inclusive, the firm of Coop-"

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-164, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 18 to 29 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 20 décembre 1973

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 29 octobre 1973, le Comité a étudié le Bill C-164, Loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 14

Retrancher la ligne 13, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«14. (1) Nonobstant le paragraphe 38(1) de la *Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada*, des vérificateurs indépendants»

Retrancher la ligne 18, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«les années 1972, 1973 et 1974 à 1978 inclusivement.»

Retrancher la ligne 30, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«c) pour les années 1974 à 1978 inclusivement, le cabinet Coopers»

Le Comité a ordonné la réimpression du Bill C-164, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 18 à 29 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Jack H. Horner,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 20, 1973
(48)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Blenkarn, Comtois, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae and Turner (*London East*).

The Committee resumed its consideration of Clause 7 of Bill C-164, An Act to authorize the provision of moneys to meet certain capital expenditures of the Canadian National Railways System and Air Canada for the period from the 1st day of January, 1973, to the 30th day of June, 1974, and to authorize the guarantee by Her Majesty of certain securities to be issued by the Canadian National Railway Company and certain debentures to be issued by Air Canada. (*Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973*)

The Committee resumed debate on the motion of Mr. Blenkarn,—That Clause 7 be amended by deleting in line 44, page 5, the amount "$140,000,000" and substituting the following therefor:

"$133,300,000"

After further debate, the question being put on the said motion, it was negatived on the following division: YEAS—4; NAYS—6.

Clause 7 carried.

The Chairman called Clause 3.

The Committee resumed consideration of the proposed motion of Mr. Blenkarn,—That Clause 3 be amended by deleting in line 3, page 2, the amount $225,500,000" and substituting the following therefor:

"$211,021,000";

by deleting lines 13 and 14, page 2;
by deleting in line 17, page 2, the amount "$225,500,000" and substituting therefor:

"$211,021,000";

by deleting line 27, page 2, and substituting the following therefor:

"and payable before that day, provided that no funds shall be invested in hotels or in C.N. Tower Limited; and"

The Chairman ruled the said proposed motion in order.

Accordingly, Mr. Blenkarn moved,—That Clause 3 be amended by deleting in line 3, page 2, the amount "$225,500,000" and substituting the following therefor:

$211,021,000";

by deleting lines 13 and 14, page 2;
by deleting in line 17, page 2, the amount "$225,500,000" and substituting the following therefor:

"$211,021,000";

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 DÉCEMBRE 1973
(48)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Blenkarn, Comtois, Guay (*St-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Lessard, Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae et Turner (*London-Est*).

Le Comité reprend l'étude de l'article 7 du bill C-164, loi autorisant la prestation de fonds pour faire face à certaines dépenses d'établissement du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada et d'Air Canada depuis le 1er janvier 1973 jusqu'au 30 juin 1974, ainsi que la garantie, par Sa Majesté, de certaines valeurs qu'émettra la Compagnie de Chemins de fer Nationaux du Canada et de certaines débentures qu'émettra Air Canada. (Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie)).

Le Comité reprend le débat sur la motion de M. Blenkarn,—Que l'article 7 soit modifié par le retranchement à la ligne 45, page 5, du montant de «$140,000,000» et son remplacement par ce qui suit:

«$133,300,000»

Après d'autres délibérations, ladite motion est mise aux voix et est rejetée par 4 voix contre 6.

L'article 7 est adopté.

Le président met en délibération l'article 3.

Le Comité reprend l'étude de la motion proposée par M. Blenkarn,—Que l'article 3 soit modifié par le retranchement, aux lignes 4 et 5, page 2, du montant de «$225,500,000» et son remplacement par ce qui suit;

«$211,021,000»;

par le retranchement des lignes 14 et 15 page 2;
par le retranchement, à la ligne 18, page 2, du montant de «$225,500,000» et son remplacement par ce qui suit:

«$211,021,000»;

par le retranchement des lignes 29 et 30, page 2, et leur remplacement par ce qui suit:

«payables antérieurement à la date susdite, pourvu que l'on investisse aucun fond dans les hôtels ou dans La Tour C.N. Limitée; et»

Le président déclare recevable ladite motion proposée.

En conséquence, M. Blenkarn propose,—Que l'article 3 soit modifié par le retranchement, aux lignes 4 et 5, page 2, du montant de «225,500,000» et son remplacement par ce qui suit:

«$211,021,000»

par le retranchement des lignes 14 et 15, page 2;
par le retranchement, à la ligne 18, page 2, du montant de «$225,500,000» et son remplacement par ce qui suit:

«$211,021,000»;

by deleting line 27, page 2, and substituting the following therefor:

"and payable before that day, provided that no funds shall be invested in hotels or in C.N. Tower Limited; and"

After debate, the question being put on the said motion, it was negatived on the following division: YEAS—4; NAYS—8.

Clause 3 carried.

Clause 1 carried.

The title carried.

The Bill, as amended, carried, on division.

It was agreed that the Chairman report Bill C-164, as amended.

It was agreed that the Committee order a reprint of Bill C-164, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

At 10:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

par le retranchement des lignes 28 et 29, page 2 et leur remplacement par ce qui suit:

«payables antérieurement à la date susdite, pourvu que l'on n'investisse aucun fond dans les hôtels ou dans La Tour C.N. Limitée,»

Après débat, ladite motion, mise aux voix, est rejetée par 4 voix contre 8.

L'article 3 est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill modifié est adopté sur division.

Il est convenu que le président fasse rapport du bill C-164, avec ses modifications.

Il est convenu que le Comité ordonne la réimpression du bill C-164, sous se forme modifiée pour servir à la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 10 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,

Fernand Despatie

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, December 20, 1973

• 0946

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, the Clerk informs me that Mr. Mackasey is not a member and therefore we really do not have a quorum.

Gentlemen, I see a quorum. Mr. McRae has arrived just a little late. Last Tuesday evening we were dealing with an amendment moved by Mr. Blenkarn:

> that Clause 7 be amended by deleting in line 44, page 5, the amount "$140 million" and substituting the following therefor "$133.3 million".

I had ruled that in order and we had debated it. Shall I put the question on Mr. Blenkarn's amendment?

Mr. Blenkarn: On which one?

The Chairman: Mr. Blenkarn, you moved a motion on Tuesday, December 18...

Mr. Blenkarn: Let us have the motion read.

The Chairman: I must read it.

> that Clause 7 be amended by deleting in line 44, page 5, the amount "$140 million" and substituting the following therefor: "$133.3 million".

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I want to speak to the motion.

The Chairman: Mr. Blenkarn, you are going to speak briefly to the motion.

Mr. Blenkarn: Is the motion in order?

The Chairman: The motion was ruled in order and you are going to speak briefly to it.

Mr. Blenkarn: All right. I have not had an opportunity to speak to the motion.

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Yes.

Mr. Guay (St. Boniface): While you told us that you would consider whether the motion was in order or not—just a moment please—you did allow the members to speak on that particular aspect of it in full. We spent more than a whole afternoon discussing exactly that particular point.

While you were considering the ruling you allowed us to discuss it and Mr. Blenkarn, amongst others, spoke on it several times.

The Chairman: Order. Mr. Guay, I ruled this motion in order last Tuesday and Mr. Blenkarn, I think, did speak to it. But I will hear him briefly—did you get that word, "briefly", Mr. Blenkarn?—I will hear him briefly now and then I will put the question. Mr. Blenkarn, do you have anything to add?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 décembre 1973.

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, le greffier m'informe que M. Mackasey n'est pas membre du Comité et que, par conséquent, nous n'avons pas vraiment quorum.

Messieurs, je vois que nous avons quorum. M. McRae vient d'arriver un peu en retard. Mardi soir dernier, nous discutions d'un amendement proposé par M. Blenkarn:

> que l'article 7 soit modifié en retranchant à la ligne 45 de la page 5, la somme de «$140 millions» et en la remplaçant par ce qui suit: «$133,300,000».

J'avais déclaré cette motion recevable et nous en avions discuté. Puis-je mettre aux voix la motion d'amendement de M. Blenkarn?

M. Blenkarn: Laquelle?

Le président: Monsieur Blenkarn, vous avez proposé une motion mardi, le 18 décembre...

M. Blenkarn: Que l'on lise la motion.

Le président: Je viens de la lire:

> que l'article 7 soit modifié en retranchant à la ligne 45, de la page 5, la somme de «$140 millions» et en la remplaçant par ce qui suit: «$133,300,000».

M. Blenkarn: Monsieur le président, je veux parler en faveur de cette motion.

Le président: Monsieur Blenkarn, vous allez parler brièvement en faveur de la motion.

M. Blenkarn: La motion est-elle recevable?

Le président: La motion a été déclarée recevable et vous allez en parler brièvement.

M. Blenkarn: D'accord. Je n'ai pas eu l'occasion de prendre la parole à propos de la motion.

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Oui.

M. Guay (Saint-Boniface): Vous nous aviez dit que vous alliez étudier la question de la recevabilité de la motion—un instant, s'il vous plaît—vous avez permis aux députés de discuter pleinement de la motion. Nous avons consacré plus d'une après-midi à discuter justement de cette question.

Pendant que vous réfléchissiez à votre décision, vous nous avez permis d'en discuter et M. Blenkarn, entre autres, a pris la parole à plusieurs reprises.

Le président: A l'ordre. Monsieur Guay, j'ai déclaré la motion recevable mardi dernier et M. Blenkarn a, je crois, pris la parole à ce sujet. Je vais toutefois l'écouter brièvement—avez-vous entendu ce mot, «brièvement», monsieur Blenkarn? Je vais l'écouter brièvement et je mettrai ensuite la question aux voix. Monsieur Blenkarn, avez-vous d'autres commentaires à ajouter?

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Yes, I have quite a bit to add, Mr. Chairman. This motion and the two motions on Clause 3 are really all about the same thing, whether the national railway or the national airline should be entitled to go into new ventures or new businesses by buying into new compagnies on an investment basis.

Mr. Chairman, I want to point out to you that there is a reasonably high degree of feeling about that, not only in this committee but probably in the House and we should operate in a co-operative sense. We can expedite legislation and we could close this meeting off probably in 20 minutes. We could probably have this bill reported to the House and we might even not have any amendments at report stage if these amendments now produced to you were to be passed, and that would expedite a Christmas holiday.

• 0950

Mr. Chairman, you and I both know how it is important that we have votes in the House if we do not get Christmas vacations. I realize that that is out of order and I am not going to say anything further, Mr. Chairman, other than this is a matter of principle and I think the members opposite should realize that when it comes to principles we have lots of them.

The Chairman: I will put the question on the amendment.

Amendment negatived.

The Chairman: Shall clause 7 carry?

Clause 7 agreed to.

The Chairman: We will now go back to Clause 3, which we had stood. I have a ruling to make with regard to an amendment moved by Mr. Blenkarn.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, I believe Mr. McKenzie wanted to say something this morning.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, Air Canada was to provide us with information on the amount of money they have spent on overhauling Viscounts at CAE in Winnipeg—the number that have been overhauled and the amount. Have they supplied that information?

The Chairman: I am sorry, Mr. McKenzie, Air Canada has not tabled that information as yet.

Mr. Guay (St. Boniface): They will, I am sure.

The Chairman: I expect them to, and as soon as they do, the Clerk and I will see that it is photostated and that a copy of it is sent to each member of the Committee. So you will get a copy, and I will notify you very soon after I have received it.

Mr. McKenzie: Mr. Baldwin was to provide us with information on the oxygen mask problem they had on a

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Oui, j'ai plusieurs choses à ajouter, monsieur le président. Cette motion et les deux motions proposées sur l'article 3 traitent en fait de la même question, à savoir si la compagnie ferroviaire ou aérienne nationale devrait être autorisée à entreprendre de nouvelles activités en investissant des fonds dans de nouvelles compagnies.

Monsieur le président, j'aimerais vous souligner que cette question soulève des passions assez fortes, non seulement au Comité, mais probablement à la Chambre, et que nous devrions fonctionner dans un esprit de coopération. Nous pouvons accélérer l'étude du bill et probablement mette fin à la réunion d'ici 20 minutes. Nous pourrions probablement faire rapport du bill à la Chambre et même assurer qu'il n'y aura aucun amendement présenté au moment du rapport si les amendements dont nous sommes maintenant saisis sont adoptés, ce qui accélérerait la venue d'un congé de Noël.

Monsieur le président, vous et moi savons combien il est important que des votes soient pris à la Chambre si nous n'obtenons pas de congé de Noël. Je sais que mes remarques sont à côté de la question et je ne vais rien ajouter d'autre, monsieur le président, si ce n'est qu'il s'agit là d'une question de principe. Je pense que les députés d'en face devraient se rendre compte que lorsqu'il s'agit de principe, nous en avons beaucoup.

Le président: Je vais mettre l'amendement aux voix.

L'amendement est rejeté.

Le président: L'article 7 est-il adopté?

L'article 7 est adopté.

Le président: Nous revenons maintenant à l'article 3, qui a été réservé. Je dois rendre une décision à propos de l'amendement présenté par M. Blenkarn.

M. Blenkarn: Monsieur le président, je crois que M. McKenzie voulait dire quelque chose ce matin.

M. McKenzie: Monsieur le président, Air Canada devait nous fournir des renseignements sur les fonds qu'ils ont dépensé pour remettre en état des avions Viscount à CAE, à Winnipeg—le nombre d'avions remis en état et les fonds dépensés. Ces renseignements ont-ils été fournis?

Le président: Je suis désolé, monsieur McKenzie, mais Air Canada n'a pas encore fourni ces renseignements.

M. Guay (Saint-Boniface): Je suis convaincu qu'ils le feront.

Le président: Je m'attends à ce qu'ils le fassent. Dès que les renseignements seront arrivés, le greffier et moi-même verrons à ce qu'ils soient photocopiés et qu'une copie soit envoyée à chaque membre du Comité. Vous recevrez une copie et je vous en avertirai aussitôt que j'aurai reçu les renseignements.

M. McKenzie: M. Baldwin devait nous fournir des renseignements sur le problème des masques à oxygène

[*Text*]

flight out of Vancouver when some oxygen masks were found not working. He was to obtain the information.

The Chairman: I will bring this to the attention of Air Canada and they will, I am certain, comply with your wishes.

May I refresh the Committee's memory with regard to a motion by Mr. Blenkarn concerning an amendment to Clause 3. Mr. Blenkarn had moved that Clause 3 be amended in the following manner:

> That Clause 3 be amended by deleting in line 3, page 2, the amount of $225,500,000 and substituting the following thereto: $211,021,000

Then he went on to delete lines 13 and 14 of that same clause, which include the proposed expenditures on hotels and C.N. Tower Limited, and also to delete line 17 on page 2—the amount of $225,500,000—and to substitute therefor, and this is the part that I was particularly worried about, the figure of $211,021,000. He then went on to delete line 27 on page 2 and to add the following:

> ...and payable before that day, provided that no funds shall be invested in hotels or in C.N. Tower Limited; and

If you can correctly remember what I said about this amendment, I said that it looked as if the first part was in order but that I was in doubt about the second part. I studied this amendment very carefully during the supper hour of Tuesday, December 18 and had some doubts about his changing line 27 because it seemed to bring about a finality with regard to CNR spending money on hotels because it is part and parcel of their obligation under the Railway Act to operate certain hotels which they are involved in.

Having studied the amendment and the implications, I came to the conclusion that it would only limit expenditures of the CNR on hotels for the particular period that this bill applies to—and this bill only applies to June 30, 1974: it would not limit their expenditures on hotels after that period. Therefore they would not be curtailed and we would not, in fact, be changing the Railway Act.

• 0955

I think it is Section 38 which gives the CN permission to operate hotels. Therefore I came to the decision that the amendment is in order—as much as I may or may not approve—and I am now ruling it in order. Shall I now put the question on the amendment?

Some hon. Members: No.

The Chairman: Shall the amendment, as moved by Mr. Blenkarn, carry? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just briefly, Mr. Chairman. Many other members question the ability of the CN to manage and operate hotels. Part of my purpose in asking some of the questions I did at the last committee meeting respecting the operations of CANAC, which is an international consulting firm, was to enquire about its operation and

[*Interpretation*]

rencontré lors d'une envolée à partir de Vancouver où l'on avait constaté que certains masques à oxygène ne fonctionnaient pas. Il devait aller aux renseignements.

Le président: Je vais poster cette question à l'attention d'Air Canada qui, j'en suis certain, répondra à votre attente.

Puis-je rappeler aux membres du Comité la motion proposée par M. Blenkarn en vue de modifier l'article 3. M. Blenkarn avait proposé que l'article 3 soit modifié de la façon suivante:

> Que l'article 3 soit modifié en retranchant aux lignes 5 et 4 de la page 2, la somme de $225,500,000 et en la remplaçant par ce qui suit: $211,021,000.

Il voulait ensuite retrancher les lignes 14 et 15 du même article, qui portent sur les dépenses prévues aux hôtels et la Tour CN Limitée; il voulait aussi retrancher à la ligne 18, de la page 2, la somme de $225,500,000 et le remplacer—c'est là la partie qui m'inquiétait plus particulièrement—par le chiffre $211,021,000. Il voulait ensuite retrancher les lignes 28 et 29 de la page 2 et ajouter ce qui suit:

> ...payable antérieurement à la date susmentionnée pourvu qu'aucun fonds ne soit investi dans les hôtels ou dans La Tour CN Limitée et

Si vous vous souvenez de ce que j'ai dit à propos de l'amendement, j'ai déclaré qu'il me semblait que la première partie était recevable mais que j'avais certains doutes à propos de la seconde partie. J'ai étudié très soigneusement l'amendement pendant l'heure du souper mardi, le 18 décembre, et j'hésitai à ce que l'on modifie les lignes 28 et 29 parce qu'il me semblait que cela mettait un point final aux dépenses du CN sur les hôtels car cela fait partie de leurs obligations aux termes de la Loi sur les chemins de fer d'exploiter certains hôtels où ils sont activement engagés.

Après avoir étudié l'amendement et ses implications, j'en ai conclu qu'il ne ferait que limiter les dépenses du CN sur les hôtels pendant la période visée par le Bill. Le Bill n'est valable que jusqu'au 30 juin 1974; les dépenses du CN sur les hôtels ne seraient pas limités après cette date. Par conséquent, leurs actions ne seraient pas limitées, et, en fait, nous ne modifierions pas la Loi des chemins de fer.

Je pense que c'est l'article 38 qui autorise le CN à exploiter les hôtels. J'en suis donc arrivé à la conclusion que l'amendement est recevable, indépendamment du fait que je l'approuve ou non, et je le déclare tel. Voulez-vous que nous passions maintenant aux votes sur l'amendement?

Des voix: Non.

Le président: L'amendement proposé par M. Blenkarn est-il adopté? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Quelques brefs commentaires, monsieur le président. Beaucoup d'autres députés mettent en doute l'attitude du CN de gérer et d'exploiter des hôtels. Si, lors de la dernière séance du Comité, j'ai posé quelques questions sur l'exploitation de CANAC, qui est une société internationale d'expertise, c'est que

[*Texte*]

its success in the objectives for which it was set up. I am informed that the consulting firm provides management with advisory services in many areas of transportation including the hotels and communications systems.

The Chairman: And on railways too, in East Africa.

Mr. Mazankowski: This particular consulting firm is doing a tremendous amount of work out of the country. Surely, Mr. Chairman, if the operations of the CN hotel chain are less than profitable, perhaps the committee should go on record as recommending that the hotel engage the services of CANAC to study the hotel operations with a view to upgrading them.

The Macdonald Hotel in Edmonton is situated in a prime location in a very active city. It only generated a profit of $15,000 in 1971, $30,000 in 1972, so there is something obviously wrong. We, as members, should certainly draw this to the attention of the CNR and to the public.

Mr. Chairman, I am going to support the motion of Mr. Blenkarn.

The Chairman: Mr. Mazankowski, you are an astute businessman and you know that in certain years, expenditures have to be made to renovate, to overhaul, and to modernize your business premises. I think that is what is happening to the Macdonald Hotel now, I know that the enlargement of the hotel will greatly enhance its profitability picture and I expect a better profit picture from the Macdonald Hotel next year.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, any good business will generate its own capital to renovate its premises.

The Chairman: In this particular bill, the capital has been generated by the hotels. Permission for the expenditures is all the CN is asking. Shall I put the question?

All those in favour of the amendment moved by Mr. Blenkarn to page 2 of Clause 3 of the bill, raise their right hands.

Amendment negatived.

Clause 3 agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

Bill, as amended, agreed to.

An hon. Member: On division.

The Chairman: Shall I report the bill, as amended?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the Committee order a reprint of Bill C-164, as amended, for use of the House of Commons at the report stage?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The bill has passed and we now stand adjourned to the call of the Chair.

Mr. Guay (St. Boniface): Before you adjourn, Mr. Chairman, I want to say this.

[*Interprétation*]

je voulais savoir la mesure dans laquelle elle a atteint les objectifs pour lesquels elle a été créée. On me dit qu'elle assure des services consultatifs et de gestion dans de nombreux secteurs des transports, y compris les hôtels et les réseaux de communication.

Le président: Et les chemins de fer également, en Afrique de l'Est.

M. Mazankowski: Cette société réalise un grand nombre de ces opérations à l'étranger. Il est certain, monsieur le président, que si l'exploitation de la chaîne d'hôtels du CN est moins que profitable, le Comité devrait recommander que cette chaîne s'assure les services de CANAC afin qu'elle étudie l'exploitation des hôtels en vue de l'améliorer.

L'hôtel Macdonald à Edmonton, est située en plein centre d'une ville très active. Il n'a fait que des profits de $15,000 en 1971, et $30,000 en 1972; il y a donc quelque chose qui cloche. En tant que député, nous devrions porter la chose à l'attention du CN et du public.

Monsieur le président, j'appuie la motion de M. Blenkarn.

Le président: Monsieur Mazankowski, vous êtes un homme d'affaires astucieux et vous savez que, certaines années, il faut engager des dépenses pour rénover, restaurer et moderniser les bâtiments. C'est ce qu'on fait actuellement dans l'hôtel Macdonald, et je sais que son agrandissement va augmenter fortement les profits, que je prévois plus important pour l'année prochaine.

M. Mazankowski: Monsieur le président, toute affaire produit son propre capital pour la rénovation.

Le président: Dans le projet de loi qui nous intéresse, ce capital a les hôtels pour origine. Tout ce que demande le CN c'est une autorisation de crédit. Passons-nous au vote.

Ceux qui sont en faveur de l'amendement de M. Blenkarn sur l'article 3 du bill, à la page 2, lèvent leur main droite.

L'amendement est rejeté.

L'article 3 est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi est adopté tel que modifié.

Une voix: Sur division.

Le président: Dois-je faire rapport du bill modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Le Comité ordonne-t-il la réimpression du bill C-164 modifié qui doit servir à la Chambre des communes à l'étape du rapport?

Des voix: D'accord.

Le président: Le bill est adopté et la séance est levé jusqu'à nouvelle convocation.

M. Guay (Saint-Boniface): Avant que nous levions la séance, j'aimerais dire quelque chose, monsieur le président.

[*Text*]

You have done a marvelous job as Chairman. You have been very impartial—

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Guay (St. Boniface): —as a Chairman should be. I think you should be complimented.

• 1000

The Chairman: The Chairman appreciates the co-operation he has received in the Committee, especially this morning. The Committee will be reconvened at the call of the Chair. The meeting is adjourned.

[*Interpretation*]

En tant que président, vous avez fait un travail formidable. Vous avez été tout à fait impartial...

Une voix: Bravo!

M. Guay (Saint-Boniface): ...comme doit l'être un président. Je tiens à vous féliciter.

Le président: Je suis très satisfait de la collaboration que j'ai reçue du Comité, surtout ce matin. Le Comité se réunira de nouveau sur convocation. La séance est levée.

Canada

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

First Session

Twenty-ninth Parliament, 1973-74

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la

vingt-neuvième législature, 1973-1974

Standing Committee on

Transport and Communications

Comité permanent des

Transports et des communications

Index

Issues Nos. 1 to 29 inclusive

Organization meeting:

Friday, March 16, 1973

Last meeting:

Thursday, December 20, 1973

Fascicules nos 1 à 29 inclusivement

Séance d'organisation:

Le vendredi 16 mars 1973

Dernière réunion:

Le jeudi 20 décembre 1973

UNIVERSITY OF TORONTO

27608—1

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

CANADA

HOUSE OF COMMONS

Standing Committee on Transport and Communications
1st Session, 29th Parliament, 1973-1974

INDEX

Aeronautics Act, An Act to amend
See
Bill C-128

Aerospace Industry
Rationalisation, Air Canada, Comstock International Limited, proposal 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12-3

Air Canada
Activities, expansion 28:41-2
Administration, history ownership 20:11-2; 27:30
Air Jamaica, shares owned 21:124
Air routes
Allocation 21:10, 14-6
Bilateral agreements 21:14-6, 69; 22:81-2; 26:7-8; 27:14-5
Domestic, costs, profits 21:67, 76, 81; 27:40
Aircraft
CAE contract, Viscount overhauling, galley equipment 22:121-2; 26:48-9; 28:79-83
Cargo planes 22:79-80
Cost effectiveness 21:43
Engines, air, noise pollution 22:69-70
Fuel consumption 21:112; 22:21-2
L 1011, performance, utilization 21:125; 28:83-4
Leasing 21:74-5; 28:76
Lifetime 21:58, 75
Load factor 21:12, 77-8, 125
Purchases 21:22-3, 44-6, 57-8, 63, 122; 26:17; 27:9-11, 21, 37-9, 41-2; 28:28, 67-70, 90
Recapped tires, use 21:61
Sales 22:121
Utilization 26:63-4
Airports
Gander International Airport 21:117-8
Kennedy International Airport, business conducted, rental fees 27:48-9
Montreal International Airport, Ste. Scholastique (Mirabel) 21:111-3; 22:12
Screening passengers, baggage, cargo, cost, procedures 22:30-1, 44-5; 26:38-41; 27:32
Toronto International Airports, Malton, Terminal 2, occupation 21:7, 65, 104, 108-10, 123; 26:42-4, 59-63, 66-8; 27:18-21
No. 2 (Pickering) 21:112
Animals, fish, transportation 26:45-6
Annual report, referral Committee examination 18:5-8, 17, 27; 19:13, 15-20; 23:108-9; 27:29-30
Appearance before Committee, Bill C-128 17:5, 41
Auditors, appointment, audit costs 18:13, 16-25, 29-30; 19:3, 5-11, 21-34; 20:13-4; 21:47-50; 28:4, 38-40; 29:3
See also
Auditor General's Office
Coopers and Lybrand
Peat, Marwick, Mitchell and Co.
Touche, Ross and Co.
Baldwin, J. R., President, retirement, remplacement 21:6, 64-6, 110; 22:101; 27:27

CANADA

CHAMBRE DES COMMUNES

Comité permanent des Transports et des Communications
1re session 29e législature 1973-74

INDEX

ADAC, STOL, Programme
Voir
Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance

AITA
Voir
Association internationale du transport aérien

Aéronautique, Loi modifiant la Loi sur
Voir
Bill C-128

Aéronautique, Loi sur
Fonctions ministre Transports, Commission canadienne transports 1:23-5; 3:8; 4:15
Mesures contre piraterie 5:83
Voir aussi
Bill C-128

Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance (ADAC)
Pickering, aéroport 5:19, 21, 48; 7:39
Programme 5:21; 7:56-7; 22:70-1; 26:54-5

Aéroports
Abbotsford 5:31-2
Agence location automobiles 7:57
Assurances, vente 16:42; 17:15-6; 26:58
Avions privés, droits d'atterrissage 5:33; 7:15-22, 40-1
Banque foncière 5:19
Calgary, aménagement 5:83, 87; 7:37
Construction, études neutres, opinion du public 1:26; 5:16-20, 70-1
Coûts 21:113
Eagle Plains, Yukon 7:51-2, 55
Edmonton, région 7:19
Fonds
Revenu consolidé 5:27, 28; 6:25
Roulement 5:23, 24-8, 33, 39-40, 43-4, 59-68, 71-80, 86; 6:22, 25, 34
Hamilton—Mount Hope 5:36-7, 38, 39; 7:30, 39
Montréal—Dorval 5:27-8, 53-5, 86; 7:5-7
Montréal–Mirabel
Voir
Aéroports Montréal—Ste-Scholastique
Montréal—Ste-Scholastique
Besoin 21:112
Budget 5:28, 86-7
Construction, développement 5:83, 87; 6:31; 21:111; 22:12
Rôle 5:53-4, 57, 58; 7:39-40; 21:111, 112-3; 22:71
Routes, construction 5:43, 47
Nouveau-Brunswick 7:11-3
Ottawa, tunnels embarquement 7:55
Pré-dédouanement 7:24, 26, 49-50, 56
Prévisions trafic 5:69-70; 7:31
Revenu consolidé 5:27, 28; 6:25

Bilingualism, measures 21:82-3
Board of Directors 21:20-2, 107-8; 22:65-6; 27:28-9; 28:85-6
Competition 21:8, 12-3, 68
CP Air
Division world markets 7:35-6
Relations, amalgamation, co-operation 21:16, 41-2, 56-7; 22:115; 26:58-9
Criticisms 21:25-40; 22:24, 40-1, 63-4, 83-5, 89-91; 28:86-7
Decentralization, regionalization 26:46-9; 27:43-4; 28:81-2
Departure tax, United States, collection 27:16, 31
Econair 21:124; 22:98-100, 102, 105-6; 24:30, 32-3; 27:22-3
Equipment
Depreciation, capital cost allowances 18:40-1; 19:45; 21:75; 22:128; 28:89-90, 93, 100, 104
Passenger utilization 21:17
Purchases 21:17, 22-3, 47, 57-8, 63, 122; 27:21, 37-9; 28:28, 74-5, 79, 91
Rental to travel agents 22:119-20; 24-9
Rolls Royce engine purchases 18:12-3, 42; 19:33; 21-7, 17; 28:88-9, 103
Shortages 21:7
Expenditures
Aircraft, equipment, purchases 18:12-3, 42; 19:33; 21:7, 17, 63; 27:21, 37-9; 28:28, 74-5, 79, 88-90, 103
Audit fees 21:47
CAE contract, Viscount overhauls 28:79-80; 29:7
CNR common stock, dividends 28:88, 103
Evaluation, effectiveness 18:32-3
Fees, rentals 21:124; 27:33-7, 40-1, 48
Inventory 28:74
Investments in associated companies 28:75-8, 105-9; 29:6-7
Property 28:74-5, 79
Rental, executive offices 22:66-7
Fares 21:77; 22:11, 31-2; 24:11, 24; 26:39; 27:41
Financial position 21:6-7, 12, 45; 28:71-2
Financing
Aircraft leasing 21:44-5; 28:76
Arrangements 18:12, 26-7; 19:25, 46-7; 21:11, 13-4, 91-2; 28:32, 37, 50-1
Bill C-164, not passed, effect 21:46-7
Debt, long-term 21:11, 64; 28:98-100
Legislation 18:12, 24-7; 19:22-5, 32-4, 91-2; 21:91
Loans, advances
CNR 18:15-6; 21:13-4, 72, 92; 28:88, 103
Interest rates 18:12, 15-6; 21:72-3; 28:101
Minister of Finance 18:12; 21:17, 72; 27:21; 28:6, 30-2, 67-71, 74-105; 29:6-7
Short-term arrangements 18:12, 26-7; 21:91-2
Rolls Royce engine purchases 18:12-3, 42; 19:33; 21:17; 28:88-9, 103
Sources 18:12, 45; 19:33; 28:74-6, 92-5, 101
Flights
Charters 21:58, 124; 22:11-2, 32, 98-101; 24:44-8; 26:7-9
Curfews, Transport Ministry, observance 26:43
Domestic vs. international 21:65-6, 68-9
Grounding, bad weather, costs 27:32-3
Montreal-Copenhagen-Moscow, profitability 22:68-9
On-time performance 27:43
Origination 21:19-20; 24:27-9
Peak holiday periods 21:61-3
Rapidair 27:45-6
Secondary (regional) routes 3:9, 14; 21:17, 44-6, 65-6,
Saskatoon, agrandissement 5:87
Sécurité, normes, vérification (mécanique) 7:5-7
Sécurité (piraterie)
Voir
Bill C-128
Sécurité aérienne
Tarifs utilisation 27:33-7, 40-1, 48
Terrains avoisinants, développement, subventions 5:36
Toronto, services, région 5:56-7; 7:38-9
Toronto—Malton
Aérogare n° 2 7:27-8, 29, 31-4, 36-7, 55-6; 13:21-2; 21:7, 65, 104, 109-10, 123; 26:42-3, 59-63, 67-8; 27:18-21
Budget 5:25, 28, 86; 7:55-6
Circulation 5:32-3
Fret, volume 5:32
Grève bagagistes 5:45-6
Passagers, trafic 5:31, 32, 69; 7:27
Pollution, bruit 5:34-6; 6:34-5
Travaux 5:34, 35, 83
Toronto 2
Borden, site, étude 5:55-6
Toronto 2—Pickering
Acquisition terrains, expropriations 5:24, 26-7, 59-66, 72-7, 82, 87; 6:15-29, 32-4; 7:8-10, 30, 44-5
Besoin 5:19, 21-2, 26, 28-9, 41, 47, 48, 53, 58-9, 67-8, 71, 75, 78, 82; 6:15, 31; 7:23, 38; 21:112; 22:71
Budget 5:23-8, 43-4, 59-68, 71-80, 86-7; 6:26-9
Construction 5:38-9, 41-2, 48, 51-2
Deuxième aéroport international 5:52-3, 56, 82
Emplacement 5:55, 56, 59, 67, 82; 6:15; 7:10, 23; 22:71
Enquête commission, mandat, composition 5:20-1, 28-9, 40-2, 44, 46, 47, 57, 59, 77-8, 82; 6:12-4, 15, 16-7, 19, 21, 22-3, 31-3, 35, 39-42; 7:8, 10-1, 23-4, 39, 46; 21:111
Juridiction, entente avec Ontario 5:21-2; 6:13, 23; 7:23, 48
Lien avec Toronto-Malton 5:42-3, 47, 48-9; 7:24
Terrains «gelés», bruit 7:45-8
Usage 5:46-7, 52-3, 57; 7:46
Vancouver
Besoins futurs 5:16
Circulation passagers, fret 5:30-1, 32; 26:56
Construction piste 5:8-12, 30-1, 82-3
Expropriation Sea Island Burkeville 5:13-6; 6:30
Pont rue Hudson, construction 5:12-3
Rentabilité 5:33

Affaires indiennes et du Nord canadien, Min.
Transport Arctique 1:14
Affaires urbaines, Min.
Déplacement rails, chemin de fer, législation 4:27, 29, 31-2
Expropriations 5:16
Plan 1972, transport dans Nord-Ouest 5:85

Agence de développement des Transports
Budget 5:92
Étude sur énergie consommée pour transports 22:21-2
Organisation 1:15; 5:7, 81, 92
Recherche technique, scientifique pour Commission canadienne des Transports 2:27; 4:25

Agence des transports dans l'Arctique
Fonctions, rôle 1:14, 25; 5:6-7, 81, 85

81, 123-4; 22:77-8, 80-3; 24:36-7; 27:11, 17-8, 24-6; 28:67-70
Stage length, average 21:78
Western Canada 3:20-1; 21:59,66
Food catering, arrangements, costs 21:57, 82-3
Freight services 22:42-4; 68-9
Fuel
Consumption, minimization 22:114-5
Shortages, flight elimination, study 22:21-2
Ground services
Baggage, problems, improvements 21:69-70; 26:64-6
Quality 21:17-8; 26:42-4, 66-7
Ground transportation 21:92-3; 22:43
Income tax deferrals 18:39-41
Insurance 26:56-8
Legislation concerning, revision 21:13-4, 25
Mail service, revenue 27:47-8
Maintenance operations 21:25-9, 94-5, 99-103; 24:5-8, 15-6
Management 21:110; 22:39, 131; 27:26-9, 42-3; 28:85-6
Salaries, disclosure 22:122-6, 130-1; 24:3-4, 12-3
Operating costs
Comparison, other airlines 21:77-81; 22:32-5, 102-5, 113-4; 24:19-22
Discrepancy, annual report, testimony before Committee 22:32-5, 102
Increase 21:77; 24:10; 26:39; 27:47
Sales, promotion, expenditures 21:79-80; 22:33, 103-5, 113-4; 24:19-21, 36
Passengers
Categories 24:26
First-class service 21:93-4
Head tax, imposition 24:9-15, 24-7, 36; 26:38-9, 55-6; 27:15-6, 31-2; 28:51
Other airlines, extra privileges 22:7, 18-9; 26:56
Services 3:7, 14, 20-1; 21:32, 37-8, 52-3, 81
Traffic 21:7, 18, 76-7, 122-3; 22:10
Transcontinental, distribution with CP Air 17:34-5
Travel, encouragement 21:111
Performance, self-evaluation 21:11-2
Personnel
Contract negotiations, working conditions 21:18-9, 25-9, 33, 53-4, 64-6, 85-8, 105-8, 118-9; 22:40-1, 45-8, 64-5, 72-6, 80, 89-94, 96-7; 27:13-4
Crews, assignments, locations 21:19-20; 24:27-9
Native peoples 22:114
Pensions 22:46-8, 73, 96-8, 118
Selection, qualifications 22:30
Technological changes, effect 21:54, 87-8
Transfers 21:34-5, 55-6, 115, 118; 22:41
Pilots
Assignments, locations 21:19-20; 24:27
Exchanges, U. S. pilots 22:117
Pensions, portability 22:8-9
Retraining, location 21:23-4; 27:23-4
Power plant facility, Dorval IAM criticisms 22:24, 40-1, 83-5, 89-91
Productivity, measures to increase 24:22-3
Profits
Comparison, other airlines 24:18-22, 24; 26:17-9
Projection 21:63; 27:21-2; 28:83, 90-4
Toronto International Airport, Terminal 2, operation, effect 21:65; 27:22

Air Canada
Accords bilatéraux, négociations 21:15; 27:14-5
Accusations portées re sécurité, service 21:25-34, 95-6, 99, 103
Actions, détenteur, offre au public 21:64; 27:30
ADAC (aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance) 22:70-1; 26:54-5; 27:46
Aéroports
Coûts, utilisation, évaluation 21:111-2; 27:33-7, 40-1, 48
Montréal—Dorval, atelier, bloc-moteur 22:24, 40-1, 84-5, 91, 97
Montréal—Ste-Scholastique (Mirabel) 21:111, 112-3; 22:12, 71; 28:81, 82
New-York, John F. Kennedy, coût utilisation 27:48-9, 50
Toronto—Malton, aérogare n° 2 21:7, 65, 104, 109-10, 123; 26:42-3, 59-63, 67-8; 27:18-21; 28:86-7
Toronto—Pickering 22:71
Agence de voyage, services, relations 22:116-7, 119-20; 24:8, 9
Air transit
Voir
Air Canada—ADAC
Association des employés de lignes aériennes canadiennes
Voir
Air Canada—Personnel
Association internationale des machinistes 22:24, 40-1, 83-5, 89-91, 97
Assurances 26:56-8; 27:50
Atlantique (région) 22:42-4
Besoins du marché, évaluation, réponse 21:7, 11-2
Bilan 1972 21:12
Bilinguisme, mesures 21:82-3
Billets, émission, responsabilité 22:116, 118-9; 24:8-9
Canadian Aviation Electronics Limited, engagements contractuels 22:121; 26:46-9; 28:79-80, 81-3
Canac Consultants Ltd., liens 28:95-8, 100
CARA, relations 21:83, 84
Chemins de fer Nationaux, liens 20:11-2; 21:11, 13-4, 20; 27:30
Compagnies associées, investissement 28:75, 76-7, 78
Comparaison sociétés
Américaines 21:12-3, 17, 77-9, 80-1, 84; 22:32-5, 39, 78, 102-5; 24:18-24; 26:17-9, 63
Internationales 22:39; 24:23
Comstock International, relations 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12; 28:77
Concurrence, attitude devant 21:12, 68
Conseil administration, nominations, fonctionnement, répartition tâches 21:10-1, 20-2, 64, 66, 105, 107-8, 110; 22: 39, 64-6, 76, 101-2, 122-3; 26:64-5; 27:13, 26-9, 42-3
Coûts
Administration 22:33-4, 104-5; 24:18-22
Assurances 22:27
(dus) Mauvais temps 27:32-3
Opérations 21:13, 17, 67, 68, 77-81, 123; 22:22, 32-5, 102-5; 24:18-24; 26:57; 27:32-7, 40-1, 49
Pourcentage assumé par passagers 22:76-7
Promotion, ventes 21:79-80; 22:33-6, 103-4, 113-4; 24:18-22, 36
Subvention des 21:67, 76

Rationalization, Canadian aerospace industry, proposal with Comstock Inernational Limited 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12-3
Reconstitution, separation from CNR 18:14; 20:11-3
Relationship, Federal government 20:11-2; 21:9-10; 27:12, 25; 28:41-2, 85-7
Reservations 21:61-3; 22:10-1
Telpak system 21:114-6; 22:117; 24:17
Return on investment 21:6-7, 40-1, 84
Role, status 21:8-10; 27:12, 49-50
Safety 21:25-34, 54-5, 60-1, 94-105; 22:22-8, 39, 79; 24:5-8, 15-8
Service vs. profit 21:8, 64
STOL (Short Takeoff and Landing), participation, programmes 21:124; 22:70-1; 26:54-5; 27:46
Subsidiaries owned companies considered for acquisition 21:124-5
Tickets issued
Companies, own ticketing 22:116, 118, 120; 24:8-9
Travel agents, commission paid 22:115-7
Travel promotions
"Explore Canada", "Skifair" programs 21:59
Pan American Airlines arrangement, flights to Hawaii 21:35-8
Vaughan, R. T., Q. C., President, appointment, role 27:13, 27-8
Wardair Canada Limited, shares purchase 21:58-9, 73-4; 22:49-52, 54-63, 100-1, 106-13, 126-9; 24-4; 30, 37-9, 41-8; 26:7-16, 20-38; 27:7-8, 11-2; 28:31, 76, 78
See also
Air Transportation
Airlines
Airports
Canadian Airline Employees Association
Canadian National Railway Company
Canadian Pacific Air Lines Limited
Wardair Canada Limited

Air Freight
Air Canada—CN Express, unsatisfactory 7:34-5
Montreal volume 7:40

Air Navigation Order Series VIII, No. 4. Order respecting Aircraft Security
Discussion 14:4-15
Text 12:36-8

Air Navigational Services
Expenditures, distance measuring equipment, VOR system 5:50-1

Air Transport Association of Canada
Air Navigation Order Series VIII, No. 4. Order respecting aircraft security, submission 12:3, 18, 22, 33-4, 36-8
Bill C-128, observations 12:8-9, 11-2, 32
Board of Directors 12:5
Cooperation, government 12:11, 19-20; 13:33
Letter to Committee estimates cost search function 1973, 1974 13:40
Membership 12:5, 10
Recommendations re national civil aviation security 12:3, 5-9, 11, 29-35

CP Air
Comparaison coûts 21:81; 24:21
Relations, fusion 21:15, 16, 41-2, 56-7; 22:115; 26:58-9
Cuba, escale, possibilités 21:69
Décentralisation-centralisation 24:27-9; 26:46-7; 27:24; 28:81, 82
Econair 22:98-9, 100, 102, 105-6, 24:30, 32-3; 27:22-3
Efficacité, rentabilité, autoévaluation 21:8, 11-2, 26, 27, 28, 40, 64, 67-8, 127-8; 22:9, 82, 114; 24:22-3, 24:46-7
Énergie, consommation, rationnement 21:42, 112; 22:20-2, 114-5
Enquête indépendante sur agents au Service des voyageurs, aéroport Malton 21:35-40, 52-3, 81
Équipement
Achat, location, amortissement 21:17, 22, 57, 63, 74; 24:29, 45-6; 26:15-6, 17; 27:37-9; 28:74-5, 91, 100
Avions, choix modèle, utilisation 21:43-4, 57-8, 122, 125-6; 22:21-2, 79-80; 26:63-4; 27:9-11, 21, 37-9, 41-2; 28:68, 83-4, 100
Entretien 21:25-6, 27-8, 57-8, 60; 26:46-9; 28:79-80, 81, 106
Pneus recyclés 21:61
Vente 22:121; 28:79, 80, 100, 106
Express 7:34-5; 22:120
Facteur de chargement 21:77, 125; 22:11, 27; 24:28-9; 26:63-4
Filiales, intégration verticale 21:124-5
Financement
Allocation fonds, procédures, responsabilités 18:32-3; 21:13-4; 28:12-3, 14-5
Avions, location ou achat, amortissement 21:74-5; 22:89-90, 128
Bilans 1971-1972, 1973 18:12, 27, 45; 19:33-4; 21:6-7, 40-1, 47, 85; 22:12; 27:21-2, 29-30, 47-8; 28:31, 71-2, 75-7, 79, 83, 91
Bill C-164 18:9, 27-8; 19:33; 21:64, 71-2, 91-2; 27:21; 28:8, 76, 88-9, 92-3, 94-5, 101-5, 107
Budget 1973-74 21:47, 63; 27:21, 37-8; 28:71-2, 74-9, 88-9, 90-1, 92-3, 94-5, 102-5
(par) Canadien National 18:15-6, 27; 21:13, 14, 71-2; 22:49
Charges différées 28:89-90, 103
Contrôle parlementaire 18:32; 21:91
Dette, intérêts 18:27; 21:11, 63-4, 71-3, 78; 24:21; 28:37, 98-100, 101
Dividendes versés au Canadien National 28:88, 103
Emprunt
Garanti 18:12, 13; 21:17; 22:49; 28:89
Procédure, taux intérêt 21:14, 64, 91-2; 22:49; 24:21-2; 28:76, 101
Formule critiquée 18:13-4; 19:25, 34; 21:11, 13-4, 63-4, 91-2; 24:21-2; 28:31, 32, 37, 50-1, 99
(par) Gouvernement 18:12, 32; 21:14, 17, 63, 72; 22:49; 28:76, 101
Investissement, bénéfices 21:40-1, 64, 84, 127-8; 28:10, 74-5, 79, 91
Lois régissant 21:13-4, 20, 91-2
Montants mis à disposition 28:30-2
Obligations garanties par gouvernement 18:27; 22:49
Profits, bénéfices 21:63, 64, 76-7; 26:17-9; 27:21-2; 28:83, 90-1, 94
Fret 22:42-4, 68-9, 79-80

Air Transportation
Advance Booking Charters (ABC)
Benson, Hon. E. J., comments 2:7-8; 3:32; 4:17-24
CTC rate-setting powers 4:18, 20-1
Deposit 25 per cent non-refundable 4:17, 23-4
Motion . . . recommend CTC reviewing, amending ABC regulations, SOR 73/26, consultation Air Lines, charter industry, public, agreed 4:3, 20
Passenger list filed 90-days prior flight, CTC 14:17, 24
Regulations 2:7; 3:32; 4:17-24, 42
Air routes
Allocation 7:35-6; 21:10, 14-6
Bilateral agreements 21:14-6, 69; 22:81-2; 26:7-8; 27:14-5; 28:69-70
Atlantic Provinces, services, study 4:26-7
Carriers, duty 3:9
Costs
Comparison other countries 21:123
User payments 20:31-2; 21:113; 22:76-7 24:25, 37; 27:19-20
Fuel efficiency statistics 20:29, 46; 22:20; 23:70
International Charter Service applications 4:15-6
Negotiations, decisions, Canadian Transport Commission involvement 2:12; 3:32
Passenger service 3:20-1
Regional carriers, routes 3:9, 14; 21:17, 44-6, 65-8; 22: 77-8 82-3; 24:36-7, 46; 27:9-11, 17-8, 24-6; 28:67-70
See also
Air Canada
Airlines
Canadian Pacific Air Lines Limited
Wardair Canada Limited

Aircraft
Airmen licensed active, number 1:26
CAE Aircraft Limited contracts, meeting Province of Manitoba 7:7-8
Canadian registry, number 1:26
Electronic locator transmitters mandatory 5:49-50, 88
Hijacking 12:11-3; 15:13; 17:17-9, 26, 28
International Civil Aviation Organization, security measures, resolutions adopted 15:35-42
Security measures, size demarcation 13:35-8; 17:24-5
STOL (Short Takeoff and Landing) program 5:51; 7:39, 56

Airlines
Animals, fish, transportation 26:45-6
Armed men on flight 17:17-8
Charter flights 21:58, 124; 22:11-2, 32, 98-101; 24:44-8; 26:7-9
Departure tax, United States 27:16, 31
Head tax, travellers, imposition 24:9-15, 24-7, 36; 26:38-9, 55-6; 27:15-6, 31-2; 28:51
Operating costs, profits, comparisons 21:77-81; 22:32-5, 102-5, 113-4; 24:18-22, 24; 26:17-9
Passengers
Appearance before flight 17:10
Percentage population 24:24-7, 35-6
Screening passengers' baggage, cargo
Cooperation government 11:23; 12:7-8, 11, 19-20; 17:6, 33-4, 44
Cost
Smaller lines 15:12-4, 17
Ticket addition 12:26-7, 31; 15:14; 17:16, 32
Departure delays 17:11, 24
Gouvernement
Relations 21:9-10, 22-3; 24:9-10, 25; 26:17, 12; 28:85-7
Services payés, contrats 27:47-8
Hatfield, hon. R. B., Premier Ministre, N.-B., remarques 3:7
Impôt différé 18:39, 40-1
Incorporation nouvelles sociétés, condition 28:41
Locaux loués 22:66-7; 27:33
Loi régissant 21:13-4, 20, 25
Mise en doute franchise représentants 22:18-20
Monopole proposé 22:80-1
Pan AM, programme commercialisation, ententes 22:35
Passagers
Coût assumé par, pourcentage 22:76-7, 115-7; 24:25, 37
Réservations 21:62; 22:10-1
Taux réduits, certaines catégories 22:10-1, 31
Trafic 5:67; 21:7, 18, 68-9, 76-7, 118; 22:10; 24:24-5, 26-7, 28-9, 35,6; 26:55
Personnel
Autochtones 22:114
Direction 22:65-6, 76
Moral, condition de travail 21:35, 114; 22:40-1, 53, 64-5; 27:43; 28:86
Nombre, formation, qualités 21:26, 27-8, 29, 30; 22:20, 41
Pensions de retraite 22:73-4, 96, 97-8, 118
Relations de travail 21:18-9, 33-4, 105-8, 114-5, 117-9; 22:6-8, 34, 40-1, 53, 63-5, 89-90, 96-7
Association des employés de lignes aériennes canadiennes 21:53-4, 81, 85-8; 22:23-4, 41, 45-8, 63, 72-6, 80; 27:13-4; 28:87
Association internationale des machinistes 21:46, 54-5; 22:92-4, 97
Transfert 21:34-5, 54, 55, 115; 22:41
Pilotes
Affectations, formation, recyclage 21:19-20, 23-4, 81; 24:27-9; 27:23-4
Heures travail 21:122-3
Pensions 22:8-9
Programme échange avec États-Unis 22:117
Pollution, air, bruit 22:69-70
Programmes encourageant voyages au Canada 21:59, 111
Projets 21:16-7, 64
Rapport annuel
Demandé 18:5, 6, 17
1971, 1972 21:6-7
Rapport Farren
Voir
Air Canada—Enquête indépendante sur agents au service voyageurs, aéroport Malton
«Rationalisation de l'industrie aérospaciale canadienne», participation 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12
Répartition espace aérien 21:10, 14-5; 22:83
Rôle, orientation, politique, priorités 21:8, 9, 10, 44-6, 64, 66, 84-5, 111, 124-5; 22:77-8, 82; 26:17; 27:9-11, 12, 13, 25, 40-1, 43-4; 28:10
Rolls Royce, achat 18:42; 21:7, 43; 28:88-9, 103
Sécurité (mécanique) 21:25-6, 27, 28, 30-3, 34, 35, 54-5, 60-1, 94-5, 97-103, 104-5, 121; 22:23-9, 39-40, 41; 24:5-8, 16-7
Employés, participation 21:33-4, 54-5, 105; 22:23-5, 27, 40, 41; 24:5, 15-6

Edmonton International, Industrial airports 17:12
Foreign carriers 16:19-21
Inconvenience to passengers 22:44-5
Ottawa International Airport 13:14
Pacific Western Airlines Ltd. 16:18; 17:6-39
Refusal open baggage, right refuse passage 11:19-20; 12:24; 17:32-3, 35, 38
Reimbursement 12:7, 11, 24-5, 28
Responsibility 12:7, 11, 23-4, 35; 17:8, 33-4, 45; 22:30-1; 26:38-40; 27:32
Security program 12:7-8, 11, 19, 23-5; 16:18; 17:8, 34, 36-8
Staff, regular, refusal to act 17:34
Thunder Bay Airport 13:13-4, 16, 19, 29-30
Time Air Ltd. 16:18
Time consumed 17:9-10, 22-4
Toronto International Airport 13:7-9, 14-7, 19-20, 23, 26
Vancouver International Airport 17:7, 11-2, 18

Airports

Air traffic
Control equipment, expenditure 5:88
Growth 7:31
Calgary, cost, opening scheduled 1976 5:83; 7:37
Car rental agencies 7:67
Construction, "users pay" policy 21:113
Flight trip insurance 17:15-6
Hamilton, Mount Hope, expansion, airlines application 5:36-9; 7:30-1
International, removal private aircraft 5:33; 7:40
Joint En Route Terminal System (JETS), expenditure 5:88
Land bank 5:19
Landing fees, increase 7:16-22, 41, 43
Montreal International Airports
Dorval
Air Canada employees complaints training, safety, regulations out-dated 7:5-7
Land value appraisals 5:54-5
Ste. Scholastique flights segregated 5:53
Service, future 5:54
Ste. Scholastique
Dorval flights segregated 5:53; 7:39
Historic sites preservation 7:10
Land expropriation 5:54; 6:16, 31
Opening scheduled 1975, expenditure 5:23, 43, 83, 86-7; 22:12
Passenger traffic, importance 5:57-8; 21:111-3
Role 5:57-8; 7:39
Number 1:25; 7:52
Operations, profitability 27:35-7, 40-1
Ottawa International
Passenger loading bridges 7:55
Security measures 13:9, 11-8, 23-5, 29
Parkin airstrip, Eagle Plains, Northern Yukon, controlling authority 7:51-2
Preclearance United States airlines 7:26-7, 49-50, 56
Saint John, N. B., improvements 7:11
Saskatoon, expansion 5:87
Screening passengers, baggage, cargo
Air carriers, air transport associations, cooperation 11:23; 16:18-9; 17:7, 44
Air Transport Association of Canada, statement, recommendations 12:3, 5-9, 29-35
Incidents particuliers 21:30, 95-8, 99-102; 24:16, 17-8
Normes min. Transports, obéissance 21:26, 27, 28-9, 60-1, 95, 103; 22:24-8, 24:15-7
(au) Sol 21:104-5; 22:26, 27, 28, 40, 41
Sécurité (piraterie) 11:19, 23; 22:30-1, 44-5, 79; 24:9-11; 26:38-41
Taxe 24:9-12, 13-5, 23-5; 26:55-6; 27:15-6, 31-2; 28:51
Services
(dans) Aéroports 22:126; 26:42-3, 66-7; 27:45-6
Bagages 21:69-70, 117; 22:9; 26:41, 65-6
(Au) Canada 4:27; 5:67
Mauvais temps 26:42-4, 66-7; 27:32-3
Nourriture, breuvage sur avions 7:35; 21:57, 83-4
Période de pointe 21:61-3; 27:43
Première classe ou économique 21:93-4; 27:30-1
Qualité 3:7-9, 14, 20; 21:7, 12, 13, 17-8, 25, 40, 52-3, 57, 64, 119; 22:30, 33-4, 41-2, 64, 114; 26:42-3; 27:43, 46
Réservations, système Telpak 21:114-9; 22:117; 24:17; 26:66
Transport animaux 26:45-6
Statut, implications sur rentabilité 27:49, 50
Tarifs 21:123; 22:115-6; 24:10-1, 14, 24; 27:41
Taxes payées 21:124; 22:77
Transport terrestre pour expédition marchandises 21:92-3; 22:43-4
Transporteurs régionaux, taux comparés, concurrence 22:17, 78; 27:9-11
Vérification 18:13, 16-7, 18-25; 19:7, 9-11, 21-3, 25, 26-32; 20:13-4; 21:47-50
Vols
Distance moyenne, coûts 21:78, 81
Intérieurs 21:59, 68; 22:120-1; 28:84
Lignes secondaires, régionales 21:17, 44-6, 65-8, 81, 123-4; 22:77-8, 81, 82-3; 24:36-7, 46; 27:9-11, 17-8, 24-6; 28:67-9, 70
Nolisés 21:58; 22:11-2, 32, 55, 56, 62, 98-101, 108-12, 128; 24:31, 32-3, 44-5, 46-7; 26:7-8, 9, 10-1, 27; 27:15, 22-3
Non commerciaux 21:76
Rentabilité lignes particulières 22:68-9
Wardair
Voir
Wardair Canada Ltd.
Winnipeg
Centre opérations financières 21:34-5, 54; 27:14
Employés transférés 21:55-6
Voir aussi
Bill C-164
Compagnies aériennes
Transport aérien

Air Transit

Voir
Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance (ADAC)

Air Transport Association of Canada

Bill C-128, appui, observations 12:22-3, 29, 32-3; 13:33
Coût sécurité 12:31; 13:40
Membres, représentativité 12:5, 10, 12
Mémoire, résumé 12:35
Recommandations re sécurité aviation civile nationale 12:29-35

Airlines, responsibility 22:30-1; 26:38-40; 27:82
Authority 11:19-20
Civil liberties infringement 12:20, 24; 17:15
Cost, amount, allocation 11:21-3; 12:7, 12-3, 19, 23, 26-7, 31; 15:14-5; 16:11-2, 20-30; 17:8-9, 11-2, 16-7, 19-20, 29-32, 47-8
Europe 12:7, 30
Free decline, aircraft not boarded 11:19-20; 12:24; 17:32-3
Guidelines 11:22
Head tax 17:6, 16, 32
ICAO members 11:19; 12:7
Inconveniences 22:44-5
Methods 12:7, 20-1; 13:6-30; 14:17-21; 17:22, 27
Necessity 11:19-20; 12:26; 17:26, 28-9
Passenger educational training program 17:22
Private security companies 12:7, 11, 21, 24-5; 17:7, 17-8, 22-5, 36-7, 46-8
RCMP use, training 11:20-21; 12:21, 24-5; 13:12, 35; 14:18-21; 16:12; 17:25-6, 30, 45-7
Short domestic flights 7:18-9
Standards, lack 17:6-9, 11, 15-6
State responsible security 12:7-12, 23, 25-8, 30-2, 35; 13:33; 14:18-9; 17:6-9, 13, 16, 19
Sterile, secure area 13:6-7, 10, 12, 22-4; 16:21
United States 11:19; 12:7, 30; 13:19, 34; 17:17
STOL (Short Takeoff and Landing) aircraft 7:38-9
Studies, usefulness 5:16-20
Thunder Bay security measures 13:6-7, 10-9, 24-5
Toronto International Airports
Malton
Capacity, rents paid, Terminals 1, 2 26:59-63
Freight traffic increase 5:32
Noise, people affected 6:34-5
Passenger traffic increase 5:31-2
Runways, strengthening, constructing 5:34
Security measures 13:7-29
Strike Air Canada baggage handlers 5:45-6
Take-offs, landings, time restrictions, number 3:32-6
Terminal No. 2 5:34, 83, 86; 7:27-34, 36-7, 55-6; 21:7, 65, 104, 108-10, 123; 26:42-4, 59-63, 66-8; 27:18-21
No. 2, (Pickering)
Board of Examination, study, hearings 5:20-3, 26-9, 39-42, 46-9, 53, 57-60, 77; 6:13-9, 22-3, 33, 39-42; 7:8-9, 23-4, 44, 47
Borden site rejection 5:55-6
Historic sites preservation 7:10
Homes, land expropriation 6:10-1, 15-35, 41; 7:8-9, 30, 44
Need, plans, expenditures 5:23-9, 36-7, 43-5, 48-9, 51-4, 56, 58, 62, 66-78, 86-7; 6:4-35; 7:38-9
Malton flights coordination plans 5:48-9, 53
Toronto Metro garbage dump, aircraft danger 7:10
Vancouver International
Abbotsford alternative new runway 5:31-2
Burkeville area expropriation 5:15-6
Freight traffic, increase 5:32
Passenger traffic, increase 5:30-1
Revenue, profit 5:33
Runway, proposed new, impact, environmental study 5:8-16, 20, 30, 82-3
Security measures 17:7, 13

Alexander, Lincoln M., député (Hamilton-Ouest)
Budget des dépenses 1973-74—Transports, min. 5:39

Allemagne, République fédérale
Négociations re transport aérien, accord 5:83

Arbique, M. H., Secrétaire, Commission canadienne des Transports
Bell Canada, documents 3:4

Arctique
Voir
Agence des transports dans l'Arctique

Arrol, Ian, député (York-Est)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 17:27-8, 30
Budget dépenses 1973-74—Communications, min. 10:15-6

Association des employés de lignes aériennes canadiennes
Mémoire adressé aux députés 21:35-40, 51, 53-4, 81, 85-6, 116; 22:27
Contrat de travail
Voir
Air Canada—Personnel

Association internationale des machinistes
Bagagistes, grève 5:46
Mémoire sur atelier, bloc-moteur, Dorval 22:24, 40-1, 83-5, 89, 90-1, 97

Association internationale du Transport aérien
Sécurité aérienne 12:7, 30

Atkey, Ron, député (St. Paul)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:20-3, 26, 28
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:25-30, 43-4, 56-62, 72, 77-80; 6:6-10, 14, 21-2, 25-6, 36, 44-5; 7:11, 20, 22-8

Baldwin, M. J. R., Président, Société Air Canada
Retraite, remplacement 21:6, 64-6, 110; 22:101; 27:27
Témoignage Bill C-164 21:22-4, 27, 41, 52-3, 60-2, 68-70, 81, 83-4, 93, 97-8, 104-5, 116, 124; 22:22, 42-4, 68-70, 77-80, 98-105, 111-2, 114-20; 24:9-20, 28, 35-6

Banque du Canada
Vérificateurs 19:32

Baribeau, M. B., Administrateur général, projet nouvel aéroport Montréal, Min. Transports
Témoignage 5:53-7; 7:39-40

Bawden, Peter C., député (Calgary-Sud)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 21:63-6

Beattie, Duncan M., député (Hamilton Mountain)
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:36-9, 79

Beatty, Perrin, député (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:4-5, 23-5

Take-offs, landings, number 5:32-3
See also
Air Canada
Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act

Airports Revolving Fund
Explanation, funding 5:23-9, 33, 39-40, 43-4, 61, 86; 6:25-7

Alexander, Lincoln M., M.P. (Hamilton West)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:39

American Association of Railroads
Membership 20:37, 64-5

Arctic Navigation Study
Purpose, expenditure 5:89

Arctic Transportation Agency
Operations 5:81, 86

Arrol, Ian, M.P. (York East)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 17: 27-8, 30
Estimates 1973-74—Communications Dept. 10:15-6

Atkey, Ron, M.P. (St. Paul's)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 13: 20-3, 26, 28
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:25-30, 43-4, 45-62, 72, 77-80; 6:6-10, 14, 21-2, 25-6, 36, 44-5; 7:11, 20, 22-8

Auditor General's Office
CNR, Air Canada audit, appointment, discussion 19: 30-2; 20:14

Aviation
Arctic, needs importance 5:87-8; 7:42-3
Electronic aids navigation 5:87; 7:41-3, 52-4
Electronic location transmitter (E.L.T.) 7:41-3, 52-4
International relations 5:83
Northern area, facilities, navigation 7:40-3, 57-8
Security 5:83

Baldwin, J. R., President, Air Canada
Bill C-164, discussion 21:22-4, 27, 41, 52-3, 60-2, 68-70; 81, 83-4 93, 97-8, 104-5, 116, 124; 22:22, 30, 42-4, 68-70, 77-80, 98-105, 111-2, 114-20; 24:9-20, 28, 35-6
Retirement, replacement 21:6, 64-6, 110; 22:101; 27-27

Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Dept.
Evidence 5:53-7; 7:39-40

Bawden, Peter C., M.P. (Calgary South)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 21:63-6

Beattie, Duncan M., M.P. (Hamilton-Mountain)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:36-9, 79

Beatty, Perrin, M.P. (Wellington-Grey-Dufferin-Waterloo)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 3:4-5, 23-5
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 3:4, 32-5; 4:8, 12, 37, 51-5
Communications Dept. 10:21-5
Transport Dept. 5:17; 6:27; 7:47-51

Bell, Tom, M.P. (Saint John-Lancaster)
Estimates 1973-74
National Harbours Board 9:33-5
Transport Dept. 7:11
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 3:4, 32-5; 4:5-8, 12, 37, 51-5
Communications, min. 10:21-5
Transports, min. 5:17; 6:27; 7:47-51

Bell Canada
Commission canadienne des transports, décisions concernant tarifs 2:8, 12-3, 14-9, 34-5; 4:5, 8-9
Tarifs, représentations Ontario, Québec 2:14, 17, 21, 35

Bell, Tom, député (Saint John-Lancaster)
Budget dépenses 1973-74
Conseil des ports nationaux 9:33-5
Transports, min. 7:11

Benjamin, Les, député (Regina-Lake Centre)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:23, 30; 16:10, 13-4, 16, 32-8; 17:32-6, 42-3, 45-8
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:60, 78-83, 99; 25:12, 19-22
Budget dépenses 1973-74
Conseil des ports nationaux 9:10-2, 20-1, 35, 42-4
Postes 8:16-20, 22

Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports
Témoignage
Bell Canada, augmentation tarifs 2:8-9, 12-25, 34-6, 38; 3:4-7; 4:5, 8-9, 16, 45
Rôle, représentativité Commission 2:5, 10-1, 13-25, 34-6; 3:8-9, 10, 30
Transport aérien 2:7-8, 12; 3:7-9, 20-1, 31; 4:13-6, 17-24, 27, 42
Transport de surface 2:6-7, 26-8, 31, 33, 36-7; 3:11-6, 21-35; 4:6-8, 10, 13-5, 24-6, 27-42, 43-63
Transport marchandises 3:10; 4:56-63

Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les commissions de port (Commission du port de Nanaimo)
Buts 11:7, 16-7
Camu, M. Pierre, commentaires 11:8-9
Décret en conseil, possibilités objectifs atteints par 11:16, 17
Douglas, M. T. C., député parrain, présentation 11:7-8, 16-7
Rapport à Chambre sans amendement 11:4, 5, 19

Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique
Air transport Association of Canada, opinion, participation élaboration règlements 12:6-9, 32-3; 13:33; 14:7; 15:29-30
Buts, urgence 11:19-20, 24, 26; 13:27; 14:18, 19-20; 15:23, 33; 16:16, 37; 17:31, 34-5, 49-50
Discussions
Art. 1—Mesures de sécurité 11:21-2; 12:8-9, 11-2, 16, 32, 33-8; 13:17-8; 14:4-23; 15:33; 16:19-22, 24; 17:4, 51
Art. 2—Entrée en vigueur 11:26-7; 17:4, 49-50, 51
Marchand, hon. Jean, explication 11:19-20
Rapport à Chambre sans amendement 17:3, 51
Règlements 11:22, 24-6, 27-8; 12:8, 9, 12-3, 15-8, 32, 36-8; 13:33, 37-8; 14:4, 5, 10, 17; 15:23; 16:16-7, 21-2; 17:48-50; 26:40-1
Voir aussi
Ordonnances sur la navigation aérienne, VIII n° 4

Bell Canada
Rate increase application
Benson, Hon. E. J., comments 2:8-9, 13-9, 34-6; 4:16
Decision 2:16-8, 20, 23-4 34-6
Documents Committee requested, reproduction, storage 3:4-7
Held abeyance period 90 days 2:3, 18, 29-30; 10:17
President CTC provide Committee documents, papers to studies, reports, assessments 2:3-4, 18-26, 38-9; 3:3; 4:45

Benjamin, Les, M.P. (Regina-Lake Centre)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 13: 23, 30; 16:10, 13-4, 16, 32-8; 17:32-6, 42-3, 45-8
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:60, 78-83, 99; 25:12, 19-22
Estimates 1973-74
National Harbours Board 9:10-2, 20-1, 35, 42-4
Post Office 8:16-20, 22

Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission
Estimates 1973-74, statement discussion 2:5-38; 3:4-36; 4:5-63

Bessborough Hotel, Saskatoon
Sale 18:37-9; 20:94-6; 23:23-4, 97-9

Bill C-21, An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission)
Camu, Dr. Pierre, explanation 11:8-9
Douglas, T. C., M.P., explanation 11:7-8, 17
Purpose 11:7, 17
Report to House without amendment 11:4

Bill C-128, An Act to amend the Aeronautics Act
Air Transport Association of Canada, observations 12: 8-9, 11-2
Delay finalizing 11:24, 29; 17:35-6
Discussion
Clause 1; Security Measures 12:4-28; 13:4-38; 14:3-23; 15:4-34; 16:3-51
Clause 2: Coming into force 11:26-7; 17:4, 49-51
Marchand Hon. Jean, explanation 11:19-20
Purpose 11:19-20; 16:16; 17:34-5, 46, 49
Regulations 11:22, 24-7; 14:5-21; 16:19-22; 17:49
Draft 11:27; 12:3, 9, 15-8, 20-2; 13:33; 15:3-33; 17:49
Report to House without amendment 17:3
See also
Aircraft
Airlines
Airports

Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973
Amendments
Clause 14(1): Audit 28:4, 39-40; 29:3
Clause 14(2)(c): Auditors 28:4, 38-40; 29:3
Amendments proposed
Clause 3(1)(a): Capital expenditures authorized for 1973 28:5, 61-7; 29:4, 8-9
Clause 3(1)(b): Capital expenditures in 1974 28:5, 61-7; 29:4-5, 8-9
Clause 7: Loans to Air Canada out of C.R.F. 28:6, 105-9; 29:4, 6-7
Discussion
Clause 3: Capital expense 28:7-16 27, 29-30, 46-50, 52-4, 55-61, 108-9; 29:7, 9
Voir aussi
Sécurité aérienne—Cadre bill C-128

Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie)
Amendements
Art. 14(1)—Vérification 28:4, 39-40; 29:3
Art. 14(2)(c)—Vérificateurs 28:4, 38-40; 29:3
Amendements proposés
Art. 3(1)(a)—Dépenses d'établissement autorisées pour 1973 28:5, 61-7; 29:4, 8-9
Art. 3(1)(b)—Dépenses d'établissement en 1974 28:5, 61-7; 29:4-5, 8-9
Art. 7—Prêts à Air Canada 28:6, 105-9; 29:4, 6-7
Discussion
Art. 3—Dépenses d'établissement 28:7-16, 27, 29-30, 46-50, 52-4, 55-61, 108-9; 29:7-9
Art. 3(1)(a)—Dépenses d'établissement autorisées pour 1973 18:9, 30-1; 19:34-5; 25:4-5; 28:16-26, 42-6, 54-5, 61
Art. 3(1)(b)—Dépenses d'établissement en 1974 18:9; 28:26
Art. 3(2)(a)—Pouvoir d'emprunter des sommes d'argent 18:9, 27-8
Art. 4—Émission de valeurs 23:27; 28:3, 14, 26-7
Art. 7—Prêts à Air Canada 18:12; 21:17; 27:21; 28:27-8, 67-71, 74-105; 29:6-7
Art. 9—Prêts à Compagnie du National autorisés 18:9, 27, 28; 23:26; 28:3, 28-9
Art. 10—Pouvoir d'aider d'autres compagnies 28:3-4, 29-30
Art. 11—Montants à disposition de compagnie du National 18:9-10; 19:45-6, 47-8; 28:4, 30
Art. 12—Montants mis à la disposition d'Air Canada 18:12; 28:4, 30-3
Art. 13—Application de S.R. 1952, c311, par 6(1) continue 18:9, 10; 28:4, 33-8
Art. 14—Vérification 18:13, 16-7, 18-25, 29-30; 19:5-11, 21-34
Art. 15—Délivrance certificats de substitution 18:9; 28:4, 40-1
Bill C-186 (1970) et bill C-4 (1972) liens 18:24-5; 19:33
Buts 18:8, 10, 11, 12, 27; 19:33-4; 20:7; 21:17, 63, 91-2; 23:27, 104; 25:19; 28:10-1
Urgence 18:12-3, 17, 27; 19:22-5, 33-4; 21:46-7
Rapports à la Chambre
Air Canada, achat Wardair Canada Ltd. 26:3
Bill amendé 29:3
Voir aussi
Air Canada
Canadien National

Blair, M. Gordon, Avocat, Comité Sécurité, Air Transport Association of Canada
Témoignage Bill C-128 12:9, 11

Blais, J. J., député (Nipissing)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 15:18-20, 24-8
Budget des dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 4:48-51

Blenkarn, Don, député (Peel-Sud)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:32-7, 40; 19:17-8, 35, 40, 48-51; 20:33-6, 61-4; 21:70-5, 89, 128; 22:6, 48-52, 54-5, 57-9, 63, 105-11, 123, 125, 128-30; 23:7-8, 22-6, 63-4, 66-8, 74, 77-8, 102-6;

Clause 3(1)(a): Capital expenditures authorized for 1973 18:9, 30-1; 19:34-5; 25:4-5; 28:16-26, 42-6, 54-5, 61
Clause 3(1)(b): Capital expenditures in 1974 18:9; 28:26
Clause 3(2)(a): Power to borrow money 18:9, 27-8
Clause 4: Issue of securities 23:27; 28:3, 14, 26-7
Clause 7: Loans to Air Canada out of C.R.F. 18:12; 21:17; 27:21; 28:27-8, 67-71, 74-105; 29:6-7
Clause 9: Minister may make loans to National Company 18:9, 27-8; 23:26; 28:3, 28-9
Clause 10: Power to aid other companies 28:3-4, 29-30
Clause 11: Minister may place amounts at disposal of Company 18:9-10; 19:45-8; 28:4, 30
Clause 12: Amounts at disposal of Air Canada 18:12; 28:4, 30-3
Clause 13: Continuing application of R.S. 1952, C.311, S.6(1) for additional period 18:9-10; 28:4, 33-8
Clause 14: Audit 18:13, 16-25, 29-30; 19:5-11, 21-34
Clause 15: Issue of substituted securities 18:9; 28:4, 40-1
Purpose 18:8-13, 27; 19:33-4; 20:7; 21:17, 63, 91-2; 23:27, 104; 25:19; 28:10-1
Reports to the House
Recommendation, Air Canada purchase of Wardair Canada Limited shares (sixth) 26:3
With amendments (seventh) 29:3
See also
Air Canada
Canadian National Railway Company

Blair, Gordon, Barrister and Sollicitor Security Committee, Air Transport Association of Canada
Bill C-128, discussion 12:9, 11

Blais, J.-J., M.P. (Nipissing)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 15: 18-20, 24-8
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 4:48-51

Blenkarn, Don, M.P. (Peel South)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:32-7, 40; 19:17-8, 35-40, 48-51; 20:33-6, 61-4; 21:70-5, 89, 128; 22:6, 48-52, 54-5, 57-9, 63, 105-11, 123, 125, 128-30; 23:7-8, 22-6, 63-4, 66-8, 74, 77-8 102-6; 24:22, 20-5, 43; 25:11, 13-9, 49-50, 54, 76-8, 91-2; 26:11-2, 14, 21-2, 30, 37, 59-62, 68, 73-4, 76, 78-9; 27:7, 18-23, 26; 28:7, 11-5, 18-20, 26-36, 38-9, 42-6, 48-9, 60-2, 64-6, 71, 73-9, 88-93, 100-5, 107, 109; 29:6-7
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:7, 30-3, 52-6, 61-2, 65-6; 6:43

Bridges
Champlain, Montreal Harbour 9:8
Jacques Cartier, Montreal Harbour 9:8, 30
Vancouver, Hudson Street 5:12-3

British Columbia Railway
Bulkhead cars, international trade, purchase 20:55

Burwash, M. E., Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
Safety 2:31-2

24:22, 30-5, 43; 25:11, 13-9, 49-50, 54, 76-8, 91-2; 26:11-2, 14, 21-2, 30, 37, 59-62, 68, 73-4, 76, 78-9; 27:7, 18-23, 26; 28:7, 11-5, 18-20, 26-36, 38-9, 42-6, 48-9, 60-2, 64-6, 71, 73-9, 88-93, 100-5, 107, 109; 29:6-7
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:7, 30-3, 52-6, 61-2, 65-6; 6:43

BOAC
Vols nolisés 24:47-8

British-Columbia Railway
Canadien National, partage chargement 20:55

British Overseas Airways Corporation
Voir
BOAC

Burwash, M. M.E., Directeur, Comité transport chemin de fer, Commission canadienne des transports
Sécurité ferroviaire 2:31-2

CALEA
Voir
Association des employés de lignes aériennes canadiennes

CCT
Voir
Commission canadienne des transports

CRLA
Voir
Cheminots du Canada

CRTC
Voir
Conseil de la radio-télévision canadienne

Cafik, Norman A., député (Ontario)
Budget des dépenses 1973-74—Transports, min. 6:9-15, 18, 29, 38, 43, 45; 7:8-11

Caisse des passages à niveau, Loi sur
Winnipeg, expérience 5:85

Campbell, John, député (LaSalle)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 12:25; 13:38
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie) 20:84-7; 21:36, 60-3; 22:30-2, 89, 114-8; 26:77, 84, 128; 27:30-3; 28:62-3, 67, 84-5, 90-1, 93-5, 107-8
Budget dépenses 1973-74—Conseil des ports nationaux 9:7-10, 50

Camu, M. P., Administrateur transports maritimes, Min. des Transports
Administration transports maritimes
Exposé 1:16-9
Discussion 1:19-22
Bill C-21
Exposé 11:8-9
Discussion 11:9-12, 18

CALEA
See
Canadian Air Line Employees Association

CATV
See
Cable Television

CNR
See
Canadian National Railway Company

CP Air
See
Canadian Pacific Air Lines Limited

CPR
See
Canadian Pacific Railway

CTC
See
Canadian Transport Commission

Cable Television
Federal, provincial, jurisdiction 10:5, 23-5
Quebec 10:9, 23-4
Toronto, Metropolitan area, French-Canadian network, United States educational network 10:15
Transworld Communications operations 10:8-9
Unlicensed companies, regulation 10:7-8
See also
Master Antenna Television Systems
Régie des services publiques du Québec

Cablevision
See
Cable Television

Cafik, Norman A., M.P. (Ontario)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 6:9-15, 18, 29, 38, 43, 45; 7:8-11

Campbell, John, M.P. (La Salle)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 12:25; 13:38
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:84-7; 21:36, 60-3; 22:30-2, 89, 114-8; 26:77, 84, 128; 27:30-3; 28:62-3, 67, 84-5, 90-1, 93-5, 107-8
Estimates 1973-74—National Harbours Board 9:7-10, 50

Camu, Dr. Pierre, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Ministry
Bill C-21, explanation, discussion 11:8-18
Estimates 1973-74, statement, discussion 1:16-22

Canac Consultants Ltd.
Activities, management 28:95-8, 100; 29:8-9

Canadair
Rationalization, Canadian aerospace industry 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12-3

Canadian Air Line Employees Association
Air Canada, criticism 21:32-5, 53-4, 81, 85-6, 116; 22:27; 28:86-7
Document, tabling 21:35-40, 51-2
Contract negotiations
See
Air Canada—Personnel

Canac Consultants Ltd.
Air Canada, liens 28:95-8, 100

Canadair
«Rationalisation de l'industrie aérospatiale canadienne», projet 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12

Canadian Pacific Air Lines Limited
Voir
CP Air

Canadien National
Air Canada, liens, prêts 18:15-6; 20:11-2
(sous) Autorité de CCT 20:16; 23:20, 40
British Columbia Railway, partage chargements 20:55
Canac Consultants Limited, liens 28:95-8, 100; 29:8-9
Canadien Pacifique
Collaboration 25:27
Comparaison 20:80-1; 23:6, 11; 25:22
Chantier construction navale, T.-N. 23:91
Conseil de direction, choix membres 18:31-2; 20:67
Développement, dynamisme 20:29-31, 32, 44; 25:22
Efficacité, rentabilité 20:12, 84; 28:19-20
Financement
Actions et actions privilégiées 18:33-5; 25:19, 28:11, 33-8
Allocation fonds, procédures, responsabilités 18:32-3; 28:7-9, 12-3, 14-5, 16, 52
Amortissements 25:75
Avances temporaires 18:9, 30-1, 34; 19:45-6, 47-8; 28:11, 29
Bilan 1971-72 18:10-1, 12, 14, 26, 27, 28, 33, 38-9, 44; 19:33-4, 45, 51; 20:8, 110; 25:85-6
Bill C-164 18:9, 27-8, 35; 19:33; 20:7, 27; 28:10-1
Budget
1973 18:11, 14, 27; 20:8-9, 106; 23:26; 28:7-26
1974, prévisions 20:9
Dépenses en capital, répartition, priorités 20:78-80; 28:7-9, 10, 11-2, 15, 19, 24-5, 30, 54-5
Dépenses non indiquées 28:9-10, 13, 17, 23
Comptabilité, avoirs, dépréciation 25:85-8, 89-90
Déficit 20:87; 28:11
Dépenses, recettes par régions 20:41
Dette 18:14-5, 27, 30; 23:8, 26; 28:11, 36
Embranchements 18:28-9, 42; 28:10-2, 26-7
Emprunt 18:26-7; 21:92
Formule critiquée 18:13-4; 19:25, 34, 46-8; 21:92; 25:85-7; 28:13
Industrie de camionnage 20:68
Montants mis à disposition 18:9-10; 19:45-6, 47-8; 28:30
Obligations garanties par gouvernement 18:9, 27
Prêts du min. des Finances 18:9-10, 15-6, 32
Public, accès à information 18:31
Titres substitués 18:9; 28:40-1
Vente propriétés 20:110
Wagons 28:9-10, 13-4, 24-5
Hôtel
Bessborough, vente 18:37-9; 20:94-6; 23:23-4, 97-9
Newfoundland 23:88-91, 92
Impôts, taxes 25:75-6
Incorporation nouvelles sociétés, conditions 28:41-2
Investissements 18:35; 19:38; 20:8; 25:18-9
Midland Structural Company, retrait contrat 4:42
Ministères Finances, Transports, Travail, responsabilités 19:36, 38, 39, 42-4, 50-1

Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
Electronic aids air navigation, landing, expenditure 5:87-8
Expenditures 1:15; 5:86
Operations 1:12, 23-6; 5:82-3
Personnel 1:12, 26

Canadian Coast Guard
Arctic resupply 5:84
Program, expenditure 5:89-90
Radio aids 5:90
Search and rescue service, program expenditure 5:89

Canadian Livestock Feed Board
Purpose, functions 26:127

Canadian Marine Administration, Transport Ministry
Expenditures 1:15; 5:88-90
Operations 1:10, 16-9; 5:84
Personnel 1:10, 16-7
Role 11:10

Canadian National Railway Company
Accounting procedures 25:86-8
Activities, operations 20:10, 36; 28:41-2
Air Canada
Loans to 18:15-6; 21:13-4, 72, 92; 28:88, 103
Reconstitution, separation from CNR 18:14; 20:11-3
Annual report, referral to Committee for examination 18:5-8, 17, 27; 19:13, 15-20; 23:108-9
Assets, depreciation, sales, value 19:45; 25:75, 85-91
Atlantic Region, bridges, road beds upgrading 20:47-8
Auditors, appointment, audit costs 18:13, 16-25, 29-30; 19:3, 5-11, 21-34; 20:13; 21:47-50; 28:4, 38-40; 29:3
See also
Auditor General's Office
Coopers and Lybrand
Peat, Marwick, Mitchell and Co.
Touche, Ross and Co.
Board of Directors 18:31; 20:67
Branch lines, construction, maintenance, upgrading 18:9-11, 28-9, 42; 20:9, 40, 72-4, 81-2, 85; 23:43, 72; 28:10-2, 15-6, 26-7, 30
Budget, formulation, approval 18:27-8; 28:7-15, 52-5
CANAC
See
Canac Consultants Ltd.
Consulting services 23:7, 114
Costs, increase 20:8
Dixie Road overpass, safety 23:14-7
Engineers, training 23:12-4, 17-8, 20-2; 25:44-5, 80-1
Equipment
Boxcars 20:36-7, 53-4, 64-6, 88-9
Car cycles 20:25-6, 49-50, 88; 25:66-7
Hopper cars 20:26-8; 23:99-100; 28:9-10, 13-4, 17-8, 21-5, 46-50
Insulated boxes, mechanical reefers 23:49-50
Purchases 20:9, 26, 37-8, 53-4, 79-80, 83-4, 111; 23:48; 25:33; 82, 84; 28:9-10, 17-8, 21-5, 52-5
Rentals 23:49; 25:70-2
Repairs, retirements 20:26, 53; 23:48; 25:68-9, 82, 84; 26:80, 89, 100; 28:23
Rolling stock, shortages, use 20:24-6, 66, 79-81, 87-8, 91-3; 23:47; 25:7-10, 23, 69-70; 28:7, 52-7, 59-61
Sales Tax, duty 25:75-6
Opérations
Camionnage 20:68-9, 89-90, 92; 23:7, 39-41, 44-7, 69-70, 71-2, 79, 80, 112
Chemins de fer
Bruit 20:78
Capteurs 23:35-6
Code uniforme, fonctionnement, responsabilité application 23:18-20, 22, 29; 25:35-6
Colombie-Britannique 25:74
Conteneurs 23:79
Coordination avec autres compagnies 23:82
Électrification 20:99-100; 23:34-5, 37, 72; 25:28-9
Énergie
Consommation, approvisionnement 20:29, 45-6; 23:70, 71, 72, 80
Crise, prêt à pallier 20:84-5; 23:31, 33, 36, 71
Fermeture, abandon lignes 3:14-5; 4:13; 20:18, 71-2; 23:69, 87-8
Gares, entretien 23:84-5
Interurbains 23:34; 25:28
Mécaniciens, formation, responsabilité 23:12-4, 17-8, 20-2; 25:44-5, 80
Montréal 20:42-3, 74-5, 100-2
Ontario, programme GO 20:56; 23:6; 25:72, 82, 91-3
Passages à niveau 20:44, 70
Ouest
Programme rationalisation 20:40, 71-2; 23:12, 69, 72
Tarifs 20:70-1
Pine Beach, traverse 20:85
Recherches
Baie James, Grand Nord 20:31, 57-60
Technologie (vitesse) 23:31-3, 34-5, 37, 53, 55, 82-4; 25:31-3
Région Atlantique
Amélioration voies 20:47-8
Transport marchandise 20:50-2, 53
Sécurité 2:7, 37; 3:22, 27; 4:32-3, 43-44; 20:70, 73-4, 82; 23:18-20, 29, 35-6, 41-4; 25:24-6, 30-1, 33, 43
Règlements 23:22; 25: 35-6, 43
Service rail-route 23:45-6, 79; 80-1
Services
Bilinguisme 20:77-8, 86-7
Horaires, respect 20:69; 23:56, 84
Qualité 20:30; 23:55-6, 82, 83-4; 25:22-3, 93
Service voyageurs 20:15-9, 41-5, 69-70, 76-7; 23:31-3, 56-7, 71, 82, 83-4, 88; 25:26-7, 85
Lignes banlieue, autorail 20:56; 23:6, 25:70-4, 82-3, 88, 91-3
Tarifs 20:31-2, 53, 106; 23:37, 39-40, 47, 50, 79, 80, 81, 95-7, 25:65-6; 28:57-8, 59, 60
Transport
Céréales
Voir
Céréales, transport
Marchandises 20:15, 24-6, 27, 39, 40, 41, 46, 50-3, 79-80, 91-4; 23:45-6, 48-50, 69-71; 25:21, 22-3, 33, 67-8, 69-70, 28:56, 57-8, 59
Pétrole 20:31, 32-3, 39, 57-9; 23:36-7, 106-7; 25:33
Turbo, Montréal-Toronto 23:32, 34, 37, 38-9, 41, 43-4, 52-4, 55, 56, 83; 25:31

Expenditures
Authorization, examination, responsibility 18:27, 32-3; 19:34, 36, 39, 42-4, 48-51; 28:7-15, 52-5
Branch lines 18:9-11, 28-9, 42; 20:9, 85; 28:10-2, 15-6, 26-7, 30
C.N. Tower Limited 18:35; 19:39-40; 20:9; 25:13-7, 96; 28:7, 20, 55, 61-7; 29:4, 8-9
Consultants, payments 23:35, 56
Equipment 20:9, 26, 37-8, 53-4, 79-80, 83-4, 111; 23:48; 25:33, 82, 84; 28:9-10, 17-8, 21-5, 52-5
Evaluation, effectiveness 18:32-3
Hotels, investments 18:35; 19:35-8, 41-2; 20:9; 23:25-7, 102-4; 28:7, 16, 42-6, 55, 61-7; 29:4, 8-9
Income tax payments 18:35
Interest payments 25:86
Road property 20:8-9
Telecommunications 20:9; 23:7, 110; 28:7, 54
Financial position, 1972, 1973 18:11-2, 44; 20:8
Financing
Arrangements 18:12, 26-7, 31; 19:25, 46-7; 28:32, 37
Branch line expenditures 18:9-11, 28-9, 42; 20:9, 85; 28:10-2, 15-6, 26-7, 30
Debt-equity ratio 18:14
Deficits 18:9-10, 33-4; 19:34, 45-8; 20:87; 28:11, 36-7
Legislation 18:9, 12, 24-9, 33; 19:22-5, 32-4, 39-40; 21:92, 23:8; 28:33-4, 36-7, 40-1
Loans, advances
Interest rates 18:12, 14-6; 19:45, 48, 51; 23:8
Minister of Finance 18:9-10, 27-8, 33-4; 19:34, 45-8; 23:8; 28:11, 30
Short-term arrangements 18:12, 26-7
Securities
Issuance, amount, limit 18:9-11, 27-8; 28:14, 26, 40-1
Preferred stock, purchase, Minister of Finance 18:9-11, 33-5; 19:33-5; 28:33-8
Retirement 18:30-1
Sources 18:11, 14, 44; 19:33-4; 20:7, 10
Freight rates 20:70-1, 106; 23:95-7; 25:66
Fuel
Coal, use 23:72
Supply, costs 20:46
Hotels
Bessborough Hotel, Saskatoon, sale 18:37-9; 20:94-6; 23:23-4, 97-9
Hotel Newfoundland 23:88-9
Management, profits, investments, value 18:35-6; 19:35-9, 41-2; 20:9, 33-4, 46-7, 108; 23:22-7, 102-4; 25:22; 28:7, 16, 42-6, 55, 61-7; 29:4, 8-9
Land holdings
Exchanges, CBC 25:77, 81-2
Redevelopment 25:17-9, 22
St. John's, Newfoundland 23:89-92
Sales 18:37-9; 20:34-5, 47, 74-6, 100-2, 110
Saskatoon, shopping centre 20:82-3
Maritime Provinces, ferry operations 20:90
Membership, American Association of Railroads 20:37, 64-5
Northern Ontario
Freight rate reduction 20:56
Railway lines, sale 20:56
Passenger services
Bilingualism, employees 20:77-8
Capacity, adequacy 23:56-7, 93
Voies
Entretien, remplacement, établissement 18:42; 20:72, 73-4, 81-2, 85; 23:33, 42, 43; 25:24, 25-6, 30-1; 28:10-2, 26-7
Financement 18:28-9, 42; 28:10-2, 26-7
Juridiction 20:100; 23:33
Relocation dans villes 20:104
Wagons
Achat, location, propriété 20:78-9, 83, 84, 111; 28:9-10, 13-4, 17-8, 21, 22-4, 25-6, 46-50
Appartenant aux industries, organismes autonomes 20:41; 28:18, 25
(pour) Commerce international 20:55
Cycle de circulation 20:49-50; 25:66-7
Disponibilité, utilisation 20:25-6, 27, 36-8, 52-3, 78-80, 87-9, 91-4, 98-9; 23:47-50, 56-7, 78, 81, 100; 25:7-10, 19-22, 23, 29-30, 33, 69-70, 75-6, 83-5; 26:78, 80, 81-2, 86-8, 89, 93-4, 99-100, 107, 108, 118-9, 121; 28:7, 9-10, 22-4, 25, 53-5, 56-7, 59, 60
(aux) États-Unis 20:37, 41, 64-5
Hors de service 20:26, 53-4; 25:68-9, 84; 26:80, 89, 94, 116
Porte-conteneurs, porte-remorques 20:66
Rénovation, entretien 20:53-4; 25:68-9, 82; 26:80, 89, 94, 100, 116; 28:9, 13, 21, 22-3, 46-50
Voitures fermées 20:66; 25:82
Wagons-trémies 20:26-8, 40, 53-4, 99-100; 25:8, 30; 26:89-90, 105-6, 116, 118; 28:9-10, 13-4, 17-8, 21, 22, 24, 25
Hôtellerie 18:35, 36; 19:35-9, 41-2, 49; 20:9, 33-4, 46, 84, 109; 23:22-9, 88-91, 92, 102-5; 25:22, 42; 28:12, 16, 42-6, 58, 61-2, 64, 66; 29:9
Immeuble 25:17-9, 22, 77, 86-7
Télécommunications 10:12-4; 20:9, 36; 23:7, 111; 25:76; 28:58
Pensions des travailleurs 19:14, 20; 20:38; 23:59-68, 101-2, 109; 25:38-42, 88-9
Personnel
Administratif, liens avec CCT 20:19-20
Canadiens français, Acadiens 20:91
Réduction 23:107
Pont Dixie Road, bris contrat 22:14-7
Pouvoirs, mandat 19:38, 40, 42-3
Prévisions activités 1974 20:8
Propriété foncière 20:34-5, 47, 110; 23:88-91, 92; 25:18-9
Publicité 25:69-70
Rapport annuel
Demande 18:5, 6, 17, 27; 23:108-9
1972-73 20:8
Recherches 20:16-7; 23:35
Relation de travail
Conflit 1973
Colombie-Britannique 20:20-4; 23:19-20, 58, 59
Conséquences, N.-É., T.-N., retards 20:98-9
Loi, effets 23:30-1, 46
Dossier 23:30-1, 85-7; 25:44-5
Sécurité d'emploi 23:58-9, 85-6, 107
Système de paye 25:33-5, 42-3
Rôles, sphère d'activités, priorités 20:10, 12-3, 86; 25:22; 28:7-8, 9, 17, 19-20, 56, 58-9, 60-1
Saskatoon, centre d'achats 20:82-3
Services experts 23:7, 35, 56, 114

Computer trains
Montreal 20:43; 25:73, 82-3
Toronto, GO Trains 20:43; 23:6-7; 25:72-4, 82-3, 91-3
Energy crisis, effect 23:31, 33
Equipment, rentals 25:70-2
Initiation, discontinuation, restoration 20:15-8, 42-3
Passenger count 20:76-7
Quality 20:15-9, 30, 69-70; 23:31-2, 55-6, 82-5
Rapid transportation 23:32, 55-6; 25:31-2
Research 20:16-7, 42
Revenue 20:41, 43-4, 76; 25:86
Turbo trains 23:32, 38-9, 41, 52-5; 25:31-2
Pensions, pension fund 19:14, 20, 38-9; 23:59-63, 101-2; 25:38-42, 88-9
Personnel
Bilingualism 20:77-8, 91
Collective bargaining procedures 23:30-1
Payment, system 25:33-5
Reductions 20:85-6; 23:107
Wages 20:20-1, 23-4; 23-27-9; 25:42-3
Working conditions 20:8, 20-4; 23:30, 58-9, 85-7
Pine Beach crossing, Quebec, accidents 20:85
Rail transportation
Backlog, North Sydney, Nova Scotia 20:98-9
Bulkhead cars, British Columbia Railways 20:55
Capacity, increase 23:71
Damages, commodities, settlement 25:67
Empty cars 20:52-3
Energy crisis, effect 20:84-5
Intercompany charges 20:89
Noise problems 20:78
Northern Canada, extension, research 20:57-60
Piggybacks 23:79-81
Potatoes, perishable commodities 20:50-3; 25:67
Rapid, development 20:30-1, 44, 99-100; 23:32-5, 37-9, 41, 52-5, 72; 25:31-3
Routes 23:82
Recording devices, installation in trains 23:35-6
Research 20:16-7, 31, 42, 57-60
Safety 20:70, 73-4, 81-2; 23-20, 29, 41-4; 25:24-6, 30-2, 43
Telecommunications 20:9, 36; 23:7, 110; 28:7, 54
Tower, construction, Toronto 18:35; 19:39-40; 20:9, 35-6, 47, 49, 84; 23:8, 105-6; 25:13-7, 22, 76-9, 95-6; 28:7, 19-20, 55, 61-7; 29:4, 8-9
Tracks
Clinton, Ashcroft connector 25:74-5
Elimination, Montreal, status 20:74-6, 100-2
Maintenance, relocation 20:40, 72-4; 23:43
Trucking operations
Firms, ownership, business, net worth 20:68-9, 89-90; 23:7, 112-3, 39, 47, 69, 71-2
Fruit transportation 20:92-3
Licences 23:44-5
Piggybacking 23:44-6, 80
Rates charged 23:39-41, 46-7
Uniform operating code, observance, enforcement 20:23; 23:18-20, 22; 25:35-6, 43
See also
Air Canada
Grain Transportation
Ground Transportation
Petroleum
Railways
Tour à Toronto 18:35; 19:39, 40, 49; 20:9, 35-6, 47, 49, 84; 23:8, 105-6; 25:13-9, 76, 81, 95-6; 28:16, 58-9, 61-2, 67
Traversiers, région Atlantique 20:90
Vérification 18:13. 16-7, 18-25, 29-30; 19:7, 9-11, 21-3, 25, 26-32; 20:13-4
Voir aussi
Bill C-164
Commission canadienne des transports—Transport ferroviaire
Transports, Min.—Transport de surface

Canadien Pacifique
Canadien National, collaboration 25:27
Fermeture lignes, service passagers 3:14-5; 4:9-10, 53; 23:88
Sécurité 2:7, 37; 3:22, 27; 4:32-3, 43
Service-voyageurs 20:15-6
Télégramme, télégraphe disparition 10:12-4
Transport céréales 23:6, 11; 25:10, 11, 20, 21, 30; 28:17
Wagons mis au rebut 20:53-4, 63, 86; 26:100; 28:17

Caron, Yves, député (Beauce)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:113-6

Carter, Walter C., député (Saint-Jean-Ouest)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 23:78, 88-92
Budget des dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 3:14-7, 20

Cassidy, M. D.N., Directeur général, police et sécurité, Conseil des ports nationaux
Sécurité, ports 9:29-30

Cavey, M. J.H., Chef Havres et ports, Administration Transports maritimes du Canada, Min. des Transports
Témoignage, bill C-21 11:11, 14-6

Céréales, transport
Céréales humides 26:122
Chemins de fer, camion 20:69-70
Élévateurs, acheminement aux 26:98, 101-2, 109-10, 114
«Equivalent wagon» 26:91, 93
Études 26:116-7
(pour) Exportation 26:78, 79, 95, 98
Grains de provende vers provinces de l'Est 26:95-7, 103-5, 107, 110-4, 118, 120-1, 124-5, 126-7
Marché, fluctuation 26:123-4
Ministre responsable, intervention en 73-74 26:88-9, 90, 117
Planification, consultations, contrôleur 26:82, 94-5, 97, 107, 116-7, 122
Priorité 26:86-7, 88, 100
Responsabilités, autorité, compétence 20:48-9, 96-7, 105; 23:10-1, 100; 25:7-10, 11, 19-23, 37, 64; 26:88, 90-1, 94-5, 101, 117, 118-9, 123; 28:9, 17-8, 23, 61
Situation 1973-1974 20:48-9, 80-1, 96-7, 105; 23:6, 9-12, 100; 25:7-10, 11, 20, 21, 62-3; 26:78-80, 82-5, 86-8, 89, 90, 91-3, 95-7, 98, 101-2, 103-5, 108-9, 113-6, 117, 122, 123
Stockage dans l'Est 26:109, 123-4, 126-7
Tarifs 23:11-2; 25:63-4, 79; 26:86, 119
Thunder Bay capacité chargement 26:85, 97, 108

Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973
See
Bill C-164

Canadian Pacific Air Lines Limited
Air Canada
Division, world markets 7:35-6
Relations, amalgamation, co-operation 21:16, 41-2, 56-7; 22:115; 26:58-9
Aircraft, leasing, ownership 26:15-6
Appearance before Committee 4:11-2
Bill C-128 17:5, 41
Passengers
Third-class service 27:30-1
Transcontinental, distribution with Air Canada 17:34-5
Regional routes 3:9
Wardair shares purchase, Air Canada, opposition 21:74; 22:52, 55, 57, 112-3; 24:30-1; 26:26, 35
See also
Air Canada
Air Transportation
Airlines
Wardair Canada Limited

Canadian Pacific Railway
Appearance 8:6
Cars scrapped 20:53-5, 86
Motion. Committee request presence C.P.R., discuss subsidies. Agreed 4:3, 102, 61
Tower, construction, CNR, Toronto, non-involvement 20:35; 23:105-6; 25:16, 77-9, 95
See also
Grain Transportation
Railways

Canadian Ports and Harbour Planning Commission
Duties 6:27-8
Establishment 5:84

Canadian Surface Transportation Administration, Transport Ministry
Expenditures 1:15; 5:90
Marine and Ferry Branch, operations 1:14, 27-30
Motor Vehicle Traffic Safety Branch, operations 5:85
Operations 1:13-4; 5:85-6
Personnel 1:13
Transportation system northwestern Canada, studies 5:85

Canadian Transport Commission
Commissioners, committees 2:5-6, 11
Estimates, Vote 65—Operating expenditures 2:3-39; 3:3-36; 4:3-64
Freight rates, investigation 23:95-6
Grain transportation, car allocation, power to direct 25:64, 68; 26:88
Hearings, adequacy to cope 2:12-3
Operating expenses, increase, explanation 4:34-7
Personnel
Former railway employees 2:28
Railway inspectors hiring 4:42
Role, powers, operations 1:14-5; 2:5, 10, 13-4, 17, 19; 3:10; 4:5, 8-10
Studies
Atlantic Provinces services by air 4:26-7
Voie maritime du Saint-Laurent 26:96
Wagons
Disponibilité, utilisation 20:39-40, 49, 79, 80, 81, 96-7; 23:9-12, 47-9, 78, 100; 25:7-10, 19-23, 29-30, 37, 64, 84-5; 26:78, 80, 81-2, 86-8, 89-90, 91, 93, 99-100, 105-6, 107, 108, 116, 117, 118-9, 121; 28:17-8, 22-4, 25, 46-50, 54-5, 59-60
Propriété, achat, entretien 26:89-90, 118-9; 28:9-10, 13-4, 17-8, 21, 22-4, 25-6, 61

Cheminots du Canada, Association des syndicats
Sécurité 2:7; 3:22, 27; 4:32-3, 43

Chemins de fer Nationaux du Canada, Compagnie
Voir
Canadien national
Commission canadienne des transports—transport
Transports, Min., Transport de surface—Ferroviaire

Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie), Loi de 1973 sur
Voir
Bill C-164

Chemins de fer Nationaux, Loi sur
Budget, responsabilités, obligations 18:27
Déclaration hon. D.C. Jamieson, Ministre Transports (1969-1972) 20:11
Examen avant décision, abandon lignes 4:6, 49
Renseignements re accidents 3:12, 13, 30
Vérificateurs 18:21-2, 29

Chine, République populaire
Négociations re transport aérien 5:83

Cochrane, M. M, Vice-président, Finances, Société Air Canada
Témoignage, Bill C-164 21:47, 49-50, 63, 72-3; 22:49, 103, 106; 24:20-3; 26:18-9, 58; 27:21, 33-4, 36, 38, 49; 28:71-2, 74-84, 88-95, 97, 99-104, 106

Colombie-Britannique, gouvernement
Transport pétrole 4:25

Commission Canadienne des Transports
Bell Canada, augmentation tarifs 2:8-9, 12-3, 14-9, 34-5; 4:5, 8-9
Comité transports pour véhicules à moteur 4:63
Composition 2:5-6
Institut canadien de transports terrestres guidés, recherches 2:27
Intérêt public considéré, audiences 2:11, 13-5, 16, 17, 20-3, 27, 34, 35-6; 3:8, 9, 30; 4:5-7, 8-9, 16, 39, 46, 48-50, 55; 20:19
Responsabilités, compétence organisation représentativité 1:14-5; 2:5, 10-1, 12, 13-5, 16-7, 27-8, 34-5, 36; 3:8-9, 10, 14, 16, 27, 29-31; 4:5, 8-9, 27, 51-2, 55; 20:16, 17
Responsable au Parlement 2:11, 26, 35
Sécurité, enquêtes conflit d'intérêts 3:29-31
Transport
Aérien
Air Canada, services 3:7-9, 14, 20; 4:27
Corridor Toronto—Montréal 7:56-7
Fouille passagers, coût, endosseur 11:21
Provinces maritimes 3:10; 4:26-7; 22:44

Commuter services by rail 4:25-6
See also
Grain Transportation

Canadian Wheat Board
Feed grain policy, administration 26:112-4, 117-20, 124
Grain transportation
Domestic, export markets, responsibility 26:95, 111-3, 125, 127
Quotas, targets, establishment 20:49, 96-7; 23:9-11, 100; 25:7-11, 19-22, 37-8, 47-65, 83-4; 26:78-94, 114-6, 121-2
Shortfall, recommendation to overcome 25:8; 26:80, 88-90, 106, 116-7
Hopper cars, purchase, federal government 28:9, 13, 17-8, 21, 23-5, 46-50
Representation, eastern provinces 26:104
See also
Grain Transportation

Caron, Yves, M.P. (Beauce)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:113-6

Carriage by Rail of Dangerous Commodities
Task force study 4:24-5

Carter, Walter C., M.P. (St. John's West)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 23:78, 88-92
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 3:14-7, 20

Cassidy, D. N., Director General of Police and Security, National Harbours Board
Montreal, Port, ambulance service 9:29-30

Cavey, Chief, Harbours and Ports, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Ministry
Discussion 11:11-6

Churchill, Port
Problems, improvement plans, cost 9:6, 10-7, 25, 37-40, 42; 10:3
Study future potential, development, available committee 9:40-2; 10:3
Wharf construction, cost 9:10-3

Cochrane, M., Vice-President, Finance, Air Canada
Bill C-164 21:47, 49-50; 21:63, 72-3; 22:49, 103, 106; 24:20-4; 26:18-9, 58; 27-21, 33-4, 36-8, 48-9; 28:71-2, 74-84, 88-95, 97, 99-104, 106

Communications
Federal, Provincial Ministers, meeting 10:7
Telecommunication operations 10:12-4

Communications Department
Estimates 1973-74
Canada/U.S. Technology Satellite 10:11-2
Professional and Special Services 10:10-1
Vote 1—Operating expenditures 10:4-27
Field Offices, purpose 10:25-6

Comstock International Limited
Rationalization, Canadian aerospace industry, proposal with Air Canada 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12-3

Régional, responsabilités 28:69
Service villes américaines—Ouest canadien 3:21, 32
Vol nolisé
Américain utilisé par Canadiens 4:21-2
Contrôle agence voyages 4:42
Demandes, aéroport Hamilton 4:15-6; 7:35
(Vers) États-Unis, négociations 3:32; 4:18; 27:15; 28:69-70
Règlements ABC (réservations)
Discussions 2:7-8; 4:17-20, 22-4, 42; 22:100-1
Négociations plan national, international 4:17-8, 19, 23; 22:99
Tarifs, transporteur non-canadien 4:18-9, 20-2
Wardair 4:19, 23
Règle affinité 4:22-3; 22:100
Céréales
Voir
Céréales, transport—responsabilités
Ferroviaire
Autorité sur CN 25:64, 68; 26:88
Études
Besoins du public 4:25-6
Produits dangereux 4:24-5
Winnipeg 5:85
Passages à niveau, fonds programme 4:27-32; 5:85; 20:44
Pétrole, mesures cas crise 4:25; 23:36
Politique d'emplois 4:42
Pollution, charbon 3:26-7
Rationalisation 2:26-7; 3:20, 25, 33
Région Lac Inter, situation 3:24, 25
Règlements, cause accidents 3:30-1
Sécurité
Comité consultatif 2:7; 3:22, 27; 4:32-3
Commission indépendante d'enquête 3:29-31
Enquêtes, statistiques 2:30-3; 3:11-4, 21, 22, 27; 4:32-3, 35, 40-1, 43-4
Entretien, inspections 2:7, 30, 36-7; 3:23-4, 27-9, 30; 4:37-8, 39-40, 43-4
Fraser Canyon, C.-B. 2:36-7; 3:27
Ingénieurs, formation 4:43
Service navette, Montréal, Vancouver 4:26
Fermeture lignes, décision, intérêt publics 2:6-7, 28, 36; 3:14-5, 23, 24, 32-4; 4:6-8, 9-10, 13; 20:71-3; 23:87-8
Fret, tarifs 4:14, 55-61, 62-3; 20:71; 23:95-7
Gares, conditions 4:10
Lignes non protégées 3:23-4; 4:39-40
Midland Structural Company, retrait contrat 4:40-2
Paiements statutaires aux compagnies 4:35-7
Service-passagers
Autobus, substitut 3:33-4, 35
Ontario, études 3:32-3; 4:6, 13, 26, 52, 55
Qualité service 4:9-10, 13, 50-4; 20:15-6
Rentabilité, fermeture lignes, subvention contrôle 2:6-7, 28; 3:14-5, 23, 24-5, 32-4; 4:6-8, 9-10, 13, 36-7, 39, 48-52, 54; 20:18-9
Terre-Neuve, études 3:15-6, 20, 25-6; 4:6, 45-6
Wagons-trémies, achat par gouvernement 4:38
Trudeau, Tr. hon. P.E., opinion 4:5
Voir aussi
Air Canada
Canadien National
Transports, Min.

Comtois, J.-Roland, M.P. (Terrebonne)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:41-4; 23:109; 24:39; 25:22-4, 45, 65-8; 26:74; 28:64

Coopers and Lybrand
CNR, Air Canada audit, appointment 18:16-7, 19, 21, 24, 30; 19:22, 24, 28-30; 21:48-50; 28:4, 38-40; 29:3

Cornblat, I. C., Assistant Deputy Minister, Transport Ministry
Estimates 1973-74 5:23-8, 43-4, 58-74

Corner, W. R., Vice-President, Accounting, Canadian National Railways
Bill C-164 20:13-4; 23:23-5, 60-7; 25:34-5, 41, 75, 85-91

Corriveau, Léopold P., M.P. (Frontenac)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:93-7

Currie, F. S., Assistant Director, Acquisition and Disposal, Property Services Branch, Public Works Department
Expropriation, explanation 5:65-77

Danson, Barnett J., M.P. (York North)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:44-5; 6:19-23, 34, 39-41; 7:22, 24, 26, 30-5, 51, 55-7

Davis, G. J., Director of Terminal Planning, Grain Transportation Division, Canadian Wheat Board
Grain transportation, evidence 26:96-7, 113

De Havilland
Rationalization, Canadian aerospace industry 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12-3

Department of Regional Economic Expansion
See
DREE

Descary, J., Manager, Ottawa International Airport
Security measures 13:9-29

Devitt, H. E. A., Manager, Toronto International Airport
Bill C-128, comments 13:27
Security measures 13:7-30

Dinsdale, Hon. W. G., M.P. (Brandon-Souris)
Estimates 1973-74—Post Office 8:9-12, 30, 47

Douglas, T. C., M.P. (Nanaimo-Cowichan-The Islands)
Bill C-21, explanation, discussion 11:7-8, 16-7

DREE
Grants, area entitlement 5:43

Dupont, Raymond, M.P. (Sainte-Marie)
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 2:38

Dupras, Maurice, M.P. (Labelle)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 15:31-3

Duquet, Gérard, M.P. (Quebec East)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:65-6, 80

Commission canadiene du blé
Grains de provende, politique, administration 26:112-4, 117-20, 124
Provinces de l'Est, représentation 26:104
Transport céréales
Pénuries, recommandation pour pallier aux 25:8; 26:80, 88-90, 106, 116-7
Quotas, objectifs, élaboration 20:49, 96-7; 23:9-11, 100; 25:7-11, 19-22, 37-8, 47-65, 83-4; 26:78-94, 114-6, 121-2
Responsabilité 26:95, 111-3, 125, 127
Wagons-trémies achat par Gouvernement 28:9, 13, 17-8, 21, 23-5, 46-50
Voir aussi
Céréales, transport

Commission d'enquête sur le transport du courrier à Montréal
Rapport, transport intra-urbain 8:23-7, 29, 30

Commission du port de Nanaimo
Membres
Nombre 11:8, 13, 16
Nomination 11:8, 11
Représentation locale 11:7, 8

Commissions de port
Contrats, appels d'offres 11:14
Coordination entre commissions 11:10-2
Financement, rentabilité 11:11, 14
Lois régissant les 11:8-9
Ministère des transports, rôle 11:10
Représentation, représentativité, participation publique 11:8, 9-10, 12, 13, 14, 17
Rôle, responsabilités 1:19-20; 5:84; 11:7-8, 11, 12
Voir aussi
Bill C-21

Commissions de port, Loi sur
But 11:8-9
Modifications
Voir
Bill C-21

Commissions de port, Loi modifiant la Loi sur (Commission du port de Nanaimo)
Voir
Bill C-21

Communauté économique européenne
Tarifs fret, chemins de fer 4:57

Communications, Ministère
Budget dépenses 1973-74
Crédit 1—Dépenses de fonctionnement 1:6; 10:4, 10-1
Crédit 5—Dépenses en capital 1:6; 10:10-1
Bureaux régionaux, service du public 10:25-6
Consommateurs, besoin représentation 10:16-8
Radio
Certificats d'exemption, responsabilités 10:19-21
Région centre nord, besoin réseau 10:18-9
Radio-télévision
Politique fédérale 10:6, 7
Relations fédérales-provinciales, responsabilités 10:6-7, 23

Easton, J. H., General Director, Transportation, Grains Group, Industry Trade and Commerce Dept.
Bill C-164 28:48-9

Ellis, J. R., M.P. (Hastings)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:18, 29; 12:16, 20-2; 13:4, 8, 13-9, 38; 14:17-21; 16:5, 9, 20-3, 25-6, 28, 30
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:12, 21, 23-8, 36, 42-3; 19:32-5; 26:38-41
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:29-32, 38; 4:32-7
National Harbours Board 9:32-3, 47, 51
Transport Dept. 5:6, 49-52, 72, 76, 78-9

Farren Report
See
Air Canada. Passengers, services

Ferry Service
Newfoundland 5:90-1

Fleming, Jim, M.P. (York West)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 6:34-5; 7:51-2

Fleming, M. M., Deputy Administrator, Canadian Air Transport Administration, Transport Ministry
Operations, statement, discussion 1:23-6; 5:13; 7:51-2

Foley, D. W., Executive Assistant to Vice-President (Research), Canadian Transport Commission
Evidence 2:27

Forrestall, J. M., M.P. (Dartmouth-Halifax East)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:16, 18, 22; 15:18-20, 25, 27-8
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:17, 45
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 3:18-9, 29-31

Foster, H. B., Assistant Director, Government Finance-Loans, Investments and Guarantees, Finance Dept.
Bill C-164 18:15-6, 34, 41-2

Foster, Dr. Maurice, M.P. (Algoma)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:15-6, 34, 42

Frank, William C., M.P. (Middlesex)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 17:25-6

Fraser, John A., M.P. (Vancouver South)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:8-12

Freight
Air, rail, cooperation 4:13
Rates 4:55-63
Assistance 3:10, 4:14-5, 62-3
See also
Air Freight

Gibbings, C. W., Commissioner, Canadian Wheat Board
Grain transportation
Evidence 26:82-5, 87-127
Statement 26:78-80

Satellite technologique de télécommunications canado-américain, coût 10:11-2
Services professionnels et spéciaux 10:10-1
Télégramme, télégraphe, disparition, employés 10:12-4
Télévision par câble
Politique fédérale 10:6, 7
Québec, conflit juridique 10:5-6, 9, 24-5
Relations fédérales-provinciales, responsabilités 10:5-7, 23, 24-5
Système sans permis, «Transworld Communications» 10:7-9
Voir aussi
Conseil de la radio-télévision canadienne

Compagnies aériennes
Propriété 60% État, 40% privé 21:16

Comtois, J.-Roland, député (Terrebonne)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:41-4; 23:109; 24:39; 25:22-4, 45, 65-8; 26:74; 28:64

Conseil des Ports nationaux
Aperçu général, responsabilités 1:10, 17, 18-20; 5:7, 81, 91; 9:7-8, 23, 26-7, 32, 33
Blé, transport 9:20-1, 49-50
Budget 1:6; 9:3, 10, 12-7, 17-9, 21, 22-3, 26, 31, 33, 34, 38, 42
Charbon, manutention 9:19-20, 50
Conteneurs 9:9, 22, 24, 25
Élevateurs à grain 9:11-2, 20, 21
Équipements de soutien, responsabilités 9:28-9
Mouvements marchandises 1:19
Rôle, projets, fonctionnement 9:23, 24; 11:8, 10-1, 17
Participation locale, provinciale 9:5-6, 34-5
Pétrole, entrepôts 9:31-2
Ponts sur Saint-Laurent, coût 9:8, 30
Ports
Baie d'Hudson, études 9:38-9
Churchill, rénovation 9:6, 10-1, 12-7, 25, 31, 37-9, 40, 42-3, 44
Grand Lacs 9:25-6
Montréal 9:6-7, 9, 21-2, 23, 29, 30-2
Prince-Rupert 9:17-21, 49-51
Revenus, dépenses 9:8-9, 21-2, 23-5
Ridley Island, C.-B. 9:50-1
Roberts Bank, C.-B. 9:24
Saint-Jean, N.-B., projet, contribution fédérale, provinciale 9:33-5
Sault-Sainte-Marie, projet 9:27-9
Sécurité 9:7, 23, 29, 30
Services 9:8-9, 23-4
Vancouver 9:5-6, 11-2, 21-2, 24, 25
Responsabilités envers municipalités 9:7-8, 23

Conseil national des ports
Création 1:10, 17; 5:84
Fonctions, buts 11:8, 10-1, 17-8
Membres 11:18
Recommendations 11:8

Comstock International Ltd.
«Rationalisation de l'industrie aérospatiale canadienne», projet 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12: 28:77

Gleave, A. P., M.P. (Saskatoon-Biggar)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:37-9; 19:13-5, 18-9; 20:94-7; 23:75-6, 97-101; 26:81, 88-93, 100, 123-5

Godin, Roland, M.P. (Portneuf)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 25:26, 88-9

Goldenberg Study
See
Report of the Commission of Inquiry into Mail Transport in Montreal

Grade Crossing Fund
Expenditure increase, program 4:27-32

Grain Transportation
Cars
Allocated, required 20:39-40, 97; 23:6, 9-11, 78, 100; 25:8-10, 19-22, 29-39, 37, 47-65, 83-5; 26:99-100, 103, 105-6, 109, 114-7, 121-2
Hoppers 20:40; 25:29-30, 84, 89-90, 105-6, 116, 118-9
Ownership 20:39-40
Size 20:40, 49
Crow's Nest Pass rates, effect 23:10-2
Damp grain 26:122
Elevators, capacity, amount stored 23:9; 25:10, 20; 26:85, 90-2, 97-8, 101-2, 109-11, 120
Equipment, utilization 26:91, 100, 106-8
Exports 25:9-10; 26:78-9, 82, 98-9, 102-4, 109-11
Pipeline, use 26:117
Producers, freight payments 26:118-9
Revenue, railways, comparison other commodities 25: 63-4; 26:86
Shipments
Eastern Canada 20:48-9; 23:78, 37; 26:95-7, 103-5, 107, 110-4, 118, 120-1, 123-7
In transit quantity 26:108
Quantity 23:9-10; 26:102, 120-1
Railways, quotas, targets, established, Canadian Wheat Board, achievement 20:96-7; 23:6, 9-11, 100; 25:7-11, 19-22, 37-8, 47-65, 83-4; 26:78-94, 114-5, 121-2
Shortfall 26:79, 84
Trucks, use 20:105; 23:69-70

Green Paper—Communications Policy
See
Proposals for a Communication Policy for Canada—a position paper of the Government of Canada March 1973

Grier, Terry, M.P. (Toronto-Lakeshore)
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:12-6, 21-2, 29-30
Transport Dept. 5:34-6

Ground Transportation
Costs, user payments 20:31-2; 24:37
Fuel efficiency statistics 20:29, 45-6; 22:20, 70-1; 25:28-9
Rapid
Development 20:30-1, 44; 23:32-5, 37-9, 41, 52-5; 25:28, 31-2

Conseil de la radio-télévision canadienne (CRTC)
Système communication par antenne-maîtresse 10:22-3
Télévision
Réseau canadien favorisé 10:15-6
Câble 10:6, 7, 8-9, 16

Conseil du Trésor
Aéroports, profits 5:28

Coopers & Lybrand
Vérificateurs Canadien National, Air Canada 18:16-7, 19, 21, 24, 30; 19:22, 24, 28-30; 21:48-50; 28:4, 38-40; 29:3

Cornblat, M. I. C., Sous-ministre adjoint. Finances, Min. des Transports
Aéroport Toronto-Pickering, nécessité, budget 5:23-4, 26-8, 31, 43-4, 58, 62, 73-4

Corner, M. W. R., Vice-président, Comptabilité, Chemins de fer Nationaux
Témoignage Bill C-164 20:13-4; 23:23-6, 60-7; 25:34-5, 41, 75, 85-91

Corriveau, Léopold P., député (Frontenac)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:93-7

CP Air
Air Canada
Achat actions Wardair, opposition 22:112-3; 26:26
Relations, fusion 21:15, 16, 41-2, 56-7, 115; 26:58-9
Fouille passagers 11:19
Services 3:9
Vols intérieurs, règlementation 21:68

Cuba
Accord sur piraterie aérienne 5:83

Currie, M. F. S., Directeur adjoint, Acquisition et vente, Division services propriété, Min. des Travaux publics
Expropriation, aéroport Toronto—Pickering 5:65, 72-3, 76-7

Danson, Barnett J., député (York-Nord)
Budget des dépenses 1973-74—Transports, min. 5:44-5; 6:19-23, 34, 39-41; 7:22, 24, 26, 30-5, 51, 55-7

Davis, M. G. J., Directeur, Administration Têtes de ligne, Division transport grains, Commission canadienne du blé
Témoignage 26:96-7, 113

De Havilland
"Rationalisation industrie aérospatiale canadienne", projet 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12

Delta, Société
Vols intérieurs 22:39

Descary, M. J., Directeur, Aéroport international d'Ottawa, Min. des Transports
Témoignage, Sécurité dans aéroport d'importance moyenne 13:9, 11-8, 24-5, 29

Devitt, M. H. E. A., Directeur, Aéroport international de Toronto, Min. des Transports
Sécurité dans aéroports internationaux 13:7-9, 12-30

Queen's University grant 2:27
Research 2:26-7; 20:31, 57-60
Speed restrictions, railways 20:29-30, 44; 25:28-9

Guay, Joseph-Philippe, M.P. (St. Boniface)
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:6, 8-9, 15
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:28; 12:4-5, 15-22, 28; 13:27-32, 28-9; 14:8-9, 16; 16:6-7, 10-1, 14, 20, 22-3, 25-7, 30-2, 34-6, 39-40
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:7, 18, 25; 19:15-6, 19, 21; 20:36-9, 61, 63, 67, 76, 102-5; 21:18, 23-9, 38-9, 101; 22:36-7, 90-2, 95, 131; 23:22, 80, 95, 101-2, 108; 24:19, 35-7, 39-40; 25:7, 40, 54-5, 60-2, 64, 68-70, 90, 93; 27: 23-5, 32; 28:7, 18-9, 21-4, 28, 47, 49, 60, 62-4, 66-7, 71-3, 76, 105; 29:6-7, 9-10
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:5, 23-5, 29; 3:5-7, 16-7, 19-22; 4:16, 28, 43, 45, 64
Communications Dept. 10:21
National Harbours Board 9:36-41, 43-5, 47-8
Post Office 8:23, 25-6, 29-31, 33-5, 43
Transport Dept. 5:60, 63, 68-71, 80; 6:6-8, 22, 36-8, 45; 7:7, 15-6, 21-2, 25-6, 29, 52, 59

Haliburton, Charles E., M.P. (South Western Nova)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:87-91

Hamilton, Frank, M.P. (Swift Current-Maple Creek)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:108-10
Estimates 1973-74—National Harbours Board 9:5-7, 39-41

Hanley, J., Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Research (Telecom and Rail Rates), Canadian Transport Commission
Evidence 4:57-60

Harbour Commissions
Competition 11:10-2
Fee schedule 11:14-5
Members appointment, number, honorarium 11:9-11, 13, 16
Operations, fnancing 11:11-2
Role 11:12

Harbour Commissions Act
Provisions, comments 11:7-9, 17-8

Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission), An Act to amend
See
Bill C-21

Hargrave, Bert, M.P. (Medicine Hat)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:119-21

Harkin, D. L., Director, Management Advisory Services Branch, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
Discussion 5:31-2

Dinsdale, hon. W. G., député (Brandon—Souris)
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:9-12, 30, 47

Douglas, M. T. C., député (Nanaimo—Cowichan—Les Îles)
Présentation Bill C-21 11:7

Dupont, Raymond, député (Sainte-Marie)
Budget dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 2:38

Dupras, Maurice, député (Labelle)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 15: 31-3

Duquet, Gérard, député (Québec—Est)
Budget dépenses 1973-74,—Transports, min. 5:65-6, 80

Easton, M. J. Howard, Directeur général, Transport, groupe des grains, Min. de l'Industrie et Commerce
Témoignage, Bill C-164 28:48-9

Ellis, J. R., député (Hastings)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 11: 18, 29; 12:16, 20-2; 13:4, 8, 13-9, 38; 14:17-21; 16:5, 9, 20-3, 25-6, 28, 30
Bill C-164—Loi de 1973 sur Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:12, 21, 23-8, 36, 42-3; 19:32-5; 26:38-41
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:29-32, 38; 4:32-7
Conseil des ports nationaux 9:32-3, 47, 51
Transports, min. 5:6, 49-52, 72, 76, 78-9

Espagne
Négociations re transport aérien 5:83

Environnement, Ministère
Aéroport Vancouver, répercussions écologiques, étude 5:8-10
Plan 1972, transport dans Nord-Ouest 5:85

États-Unis
Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance, abandon projet 5:51
Chemins de fer
Amtrak 23:53, 55
Sécurité, études 3:21
Transport aérien
Federal Aviation Administration, contrôle passagers, bagages 13:34
Négociations 5:83; 7:56; 26:7-8; 27:14-5
Règlements re fouille passagers, aéroports, taxe 11:19; 12:7, 30; 13:19, 34; 17:17; 27:16
Vols nolisés, négociations 3:32; 4:18; 27:15; 28:69-70

Expansion économique et régionale, Ministère
Aéroport Montréal—Ste-Scholastique, construction routes 5:53
Plan 1972, transport dans Nord-Ouest 5:85

Expropriations, Loi sur
Enquêtes prévues 5:14

Harney, John, M.P. (Scarborough West)
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 4:20-3
Post Office 8:43-6
Transport Dept. 5:7, 20-5, 52, 60-1, 64-5, 71-4; 6:15-9, 40, 45; 7:25, 28, 32, 36-9

Hase, E. J., Director of Operations—Rail, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
Grain transportation, evidence 26:88

Heikkinen, W. J., Manager, Thunder Bay Airport
Security measures 13:6-30

Hijacking
See
Aircraft

Horner, John Henry, M.P. (Crowfoot), Committee Chairman
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:6-8, 12-5
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:15-6, 18-20, 27-9; 12:4-5, 9, 15-6, 18, 22, 26, 28; 13:4-6, 17, 21, 23, 28, 30-2, 36, 38-9; 14:4-11, 13, 21-3; 15:4-11, 13, 15, 19-22, 24-8, 31, 33-4; 16:5-11, 13-5, 17, 22-35, 37, 39-40; 17:5, 10, 21, 34-44, 48-9, 51
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:5-8, 13, 22, 27-8, 32, 36-7, 39-40, 43; 19:5-6, 8, 11-21, 35, 40-1, 44-5, 50-2; 20:6, 10, 13, 28, 33, 36, 45, 48, 60-4, 68-9, 78, 83-4, 88, 94, 97, 99-100, 102-6; 21:6, 9, 12, 14, 16, 20, 26-7, 29-31, 34-40, 42, 46, 51, 62, 66-7, 69, 71, 80, 84, 87-90, 94-103, 107-10, 112-4, 117, 119-21, 126-8; 22:6, 9, 13-20, 25-9, 34-8, 48-50, 52-5, 59, 62-3, 66, 71-4, 76, 81, 83, 86-96, 104-5, 111, 114-5, 123-6, 129-32; 23:6-8, 12, 17-8, 26, 51-2, 64, 67-8, 71, 73-81, 88, 93-5, 97, 101, 105-9; 24:5, 7-8, 12-3, 23, 26, 31, 34-5, 37-41, 43-5, 48; 25:6-7, 10-4, 19, 25, 29, 36, 44-6, 48-62, 65, 70-1, 74, 76, 78-9, 81, 88-94; 26:7, 13-5, 18-28, 30, 34-8, 40-1, 44-6, 54, 68, 71-8, 81, 84-6, 91-3, 97, 100-1, 104-5, 108-10, 113-6, 125-6, 128; 27:4, 8, 11, 19-20, 33, 39-40, 44-7, 49-51; 28:7, 9, 13, 15-6, 18-22, 24, 26-33, 38-42, 49-50, 52, 55, 63-7, 71-6, 78-9, 81-2, 84-5, 88, 91, 93, 95-6, 99-101, 105-10; 29:6-10
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:5, 9-10, 16, 18-24, 26-30, 33-4, 37-9; 3:4-7, 11, 16-20, 29, 31, 35-6; 4:5, 10-2, 16-7, 20, 24, 26, 30, 37, 40, 44-5, 55, 58, 61-4
Communications Dept. 10:5, 10, 14-5, 19, 26-7
National Harbours Board 9:5, 15-7, 20-1, 29, 32, 35-7, 39-51
Post Office 8:6, 9, 13, 20-3, 25-6, 30-1, 34-5, 42-3, 46-7
Transport Dept. 1:8-9, 15-6, 19-20, 22-3, 30-1; 5:6-7, 12, 24, 28, 30, 33, 39, 43-5, 52, 55-6, 60-6, 68, 70-2, 74-6, 78-81; 6:6-12, 14-5, 22, 29-30, 34, 37-9, 44-5; 7:5, 11, 14-6, 19-20, 22-3, 25-6, 28-9, 32, 34-7, 43, 47-52, 54-5, 57-9

Horner, Norval, M.P. (Battleford-Kindersley)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:105-6

Flannigan Transport (Ont.)
Achat par Algoma Central 25:33

Fleming Jim, député (York-Ouest)
Budget des dépenses 1973-74—Transports, min. 6:34-5; 7:51-2

Fleming, M. M. M., Administrateur adjoint, transports aériens, Min. des Transports
Administration aérienne, exposé 1:23-6
Témoignage aéroport Vancouver, voie d'accès 5:13

Foley, M. D. W., Sous-directeur adjoint (recherche), Commission canadienne des transports
Recherches, transport ferroviaire, alternative à oléoduc et aéroport Pickering 2:27

Forrestall, J. M., député (Dartmouth-Halifax-Est)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 11:16, 18, 22; 15:18-20, 25, 27-8
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:17, 45
Budget dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 3:18-9, 29-31

Foster, Dr. Maurice, député (Algoma)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:15-6, 34, 42

Foster, M. M. B., Directeur adjoint, Finances du gouvernement—Prêts, Investissements et garanties
Témoignage, Bill C-164 18:15-6, 34, 41-2

France
Transport aérien 20:41

Frank, William C., député (Middlesex)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 17:25-6

Fraser, John A., député (Vancouver South)
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:8-12

Garde côtière canadienne
Voir
Transport maritime

Gibbings, M. C. W., Commissaire, Commission canadienne du blé
Transport du blé
Exposé 26: 78-80
Témoignage 26:82-5, 87, 127

Gleave, A. P., député (Saskatoon-Biggar)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:37-9; 19:13-5, 18-9; 20:94-7; 23:75-6, 97-101; 26:81, 88-93, 100, 123-5

Godin, Roland, député (Portneuf)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 25:26, 88-9

Goldenberg, Rapport
Voir
Rapport de la commission d'enquête sur le transport du courrier à Montréal

Howard, Frank, M.P. (Skeena)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:18-9, 24-9; 12:4-5, 12-6, 18; 13:4-5, 8, 19-20, 29-30, 35-7; 14: 4-7, 9, 12, 22-3; 15:4-6, 15-6, 26-8
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:25
Communications Dept. 10:10-5
National Harbours Board 9:17-21, 35, 48-51
Transport Dept. 1:21-2

Huck, W. H., Administrator, Canadian Transportation Administration, Transport Ministry
Airports, discussion 5:28-44, 52; 7:17-31, 47

Hunt, K. E., Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian National Railways
Bill C-164, discussion 20:23, 27, 29, 47-8, 50-2, 55, 59, 64-6, 70, 73, 76, 78, 82, 85, 88-9; 23:13-22, 29-30, 34-6, 41-3, 48-50, 56-9, 78-81; 25:24-6, 28-36, 43-6, 66-7, 71-2, 80-5, 92

IAM
See
International Association of Machinists

ICAO
See
International Civil Aviation Organization

International Air Transport Association
Security cost, position 12:7, 30

International Association of Machinists
Air Canada power plant facility, Dorval, criticisms 22:24, 40-1, 83-5, 89-91

International Civil Aviation Organization
General Assembly—Conference, Rome, August 28, 1973 17:35, 50
National Civil Aviation Measures related to ICAO resolutions 16:41-4
Resolutions adopted by Assembly and Index to Documentation—Assembly—Seventeenth Session (Extraordinary) Montreal 16-20 June 1970—Issued authority Secretary General, Text 15:35-42
Security cost, position 12:7, 30
Security resolutions adopted 13:35; 14:22-3

Kempling, Bill, M.P. (Assiniboia)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 17:21-3, 43
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 3:4; 4:13-6
Transport Dept. 6:35; 7:34-6

Knapp, D. F., Director, Marine and Ferry Branch, Transport Ministry
Surface administration, statement, slides 1:27-30

Kuntz, Harry, M.P. (Battle River)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 19:45
Estimates 1973-74—Transport Dept. 7:51-2, 55

Loiselle, Gérard, M.P. (Saint-Henri)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 15:28-31

Grande-Bretagne
«British Airport Authority», troisième aéroport Londres 5:58
Chemins de fer 23:33, 55

Grier, Terry, député (Toronto-Lakeshore)
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:12-6, 21-2, 29-30
Transports, min. 5:34-6

Guay, Joseph-Philippe, député (St. Boniface)
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:6, 8-9, 15
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 11:28; 12:4-5, 15-22, 28; 13:27-32, 38-9; 14:8-9, 16; 16:6-7, 10-1, 14, 20, 22-3, 25-7, 30-2, 34-6, 39-40
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:7, 18, 25; 19:15-6, 19, 21; 20:36-9, 61, 63, 67, 76, 102-5; 21:18, 23-9, 38-9, 101; 22:36-7, 90-2, 95, 131; 23:22, 80, 95, 101-2, 108; 24:19, 35-7, 39-40; 25:7, 40, 54-5, 60-2, 64, 68-70, 90, 93; 27:23-5, 32; 28:7, 18-9, 21-4, 28, 47, 49, 60, 62-4, 66-7, 71-3, 76, 105; 29:6-7, 9-10
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:5, 20, 23-5, 29; 3:5-7, 16-7, 19-22; 4:16, 28, 43, 45, 64
Communications, min. 10:21
Conseil des ports nationaux 9:36-41, 43-5, 47-8
Postes 8:23, 25-6, 29-31, 33-5, 43
Transports, min. 5:60, 63, 68-71, 80; 6:6-8, 22, 36-8, 45; 7:7, 15-6, 21-2, 25-6, 29, 52, 59

Haliburton, Charles E., député (South Western Nova)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:87-91

Hamilton, Frank, député (Swift Current-Maple Creek)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:108-10
Budget dépenses 1973-74—Conseil des ports nationaux 9:5-7, 39-41

Hanley, M. J., Directeur exécutif, exploitation et tarifs, Recherche (Télécommunication et tarifs ferroviaires), Comission canadienne des transports
Transport fret, tarifs 4:57-60

Hargrave, Bert, député (Medicine Hat)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:119-21

Harkin, D. L., Directeur, Direction Services consultatifs en gestion, Min. des Transports
Aéroport d'Abbottsford (Vancouver) 5:31-2

Harney, John, député (Scarborough-Ouest)
Budget dépenses 1973-74
Commission canadiennes des transports 4:20-3
Postes 8:43-6
Transports, min. 5:7, 20-5, 52, 60-1, 64-5, 71-4; 6:15-9, 40, 45; 7:25, 28, 32, 36-9

Hase, M. E. J., Directeur, Opérations, Comité transports par chemin de fer, C.C.T.
Transport céréales 26:88

Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:74-8, 100-2; 22:9-13, 67-71, 130; 23:37-41, 108
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:25
National Harbours Board 9:29-32
Post Office 8:23, 40-2

Lundrigan, John, M.P. (Gander-Twillingate)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 21:114-9, 126-7; 27-30, 36-8, 45-8, 53-4, 72-6, 94-5, 97, 116, 118-20, 123, 125, 129, 131; 23:88, 92-5, 109; 27:31-3

MATV
See
Master Antenna Television Systems

McCain, Fred A., M.P. (Carleton-Charlotte)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:41, 48-53, 81; 23:7, 47-50, 75-6, 78-82, 110-3, 125; 28:28, 33-4, 37-8, 41-2, 55-9, 101, 105-6

McDowell, G. E., General Manager, Toronto Area Airports Project, Transport Ministry
Evidence 5:47-8, 55-6

McGrath, James A., M.P. (St. John's East)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:97-9
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 2:16-20, 25, 38; 4:45-8

MacInnis, Donald, M.P. (Cape Breton-East Richmond)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 21:100-1, 108-10, 128; 22:13-20, 27-3

Mackasey, Hon. Bryce S., M.P. (Verdun)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 21:38-9, 51-6, 66, 84-8, 97-8, 108, 113, 120, 126-8; 22:13-5, 18, 37-41, 52-3, 55, 58-62, 72, 85-94, 106, 111, 124-9, 131-2; 23:26-31, 37; 24:13-7, 25, 34-5; 25:51-3, 58-60, 62, 79, 81-3, 89-90, 93; 26:9-11, 24, 33, 35-6, 38, 44-5, 54, 67-8, 70-3, 76-7; 27:11-3, 28, 39-42, 44-5

MacKay, Elmer M., M.P. (Central Nova)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 19:6, 29-32, 45-6; 20:11-5, 99-100, 103, 105; 21:20-3, 46-51, 89, 110-2, 123-4, 127; 22:6-9, 21-2, 63-7, 120-4; 23:33-7, 52, 82-5; 24:8-13, 23-4; 25:26-9, 55-6; 26:34, 55-9, 74, 116-8, 124-5; 27:13-7, 50; 28:12-3, 32, 35-6, 50-1, 63-4, 88, 107-9

MacKay, J. A. H., Deputy Postmaster General
Trucks, discussion 8:43-7

McKenzie, Dan, M.P. (Winnipeg South Centre)
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:6
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 17:10-3

Heikkinen, M. W. J. Directeur, Aéroport, Thunder Bay, Min. des Transports
Témoignage, Bill C-128 13:6-7, 10-9, 24-5, 29

Hollands, Dan, député (Pembina)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 17: 23-5
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:42-3

Horner, John Henry, député (Crowfoot) Président
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:6-8, 12-5
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 11: 15-6, 18-20, 27-9; 12:4-5, 9, 15-6, 18, 22, 26, 28; 13:4-6, 17, 21, 23, 28, 30-2, 36, 38-9; 14:4-11, 21-3; 15:4-11, 13, 15, 19-22, 24-8, 31, 33-4; 16:5-11, 13-5, 17, 22-35, 37, 39-40; 17:5, 10, 21, 34-44, 48-9, 51
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:5-8, 13, 22, 27-8, 32, 36-7, 39-40, 43; 19:5-6, 8, 11-21, 30, 35, 40-1, 44-5, 50-2; 20:6, 10, 13, 28, 33, 36, 45, 48, 50-4, 68-9, 78, 83-4, 88, 94, 97, 99-100, 102-6; 21:6, 9, 12, 14, 16, 20, 26-7, 29-31, 34-40, 42, 46, 51, 62, 66-7, 69, 71, 80, 84, 87-90, 94-103, 107-10, 112-4, 117, 119-21, 126-8; 22:6, 9, 13-20, 25-9, 34-8, 48-50, 52-5, 59, 62-3, 66, 71-4, 76, 81, 83, 86-96, 104-5, 111, 114-5, 123-6, 129-32; 23:6-8, 12, 17-8, 26, 51-2, 64, 67-8, 71, 73-81, 88, 93-5, 97, 101, 105-9; 24:5, 7-8, 12-3, 23, 26, 31, 34-5, 37-41, 43-5, 48; 25:6-7, 10-4, 19, 25, 29, 36, 44-6, 48-62, 65, 70-1, 74, 76, 78-9, 81, 88-94; 26:7, 13-5, 18-28, 30, 34-8, 40-1, 44-6, 54, 68, 71-8, 81, 84-6, 91-3, 97, 100-1, 104-5, 108-10, 113-6, 125-6, 128; 27:4, 8, 11, 19-20, 33, 39-40, 44-7, 49-51; 28:7, 9, 13, 15-6, 18-22, 24, 26-33, 38-42, 49-50, 52, 55, 63-7, 71-6, 78-9, 81-2, 84-5, 88, 91, 93, 95-6, 99-101, 105-10; 29:6-10
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:5, 9-10, 16, 18-24, 26-30, 33-4, 37-9; 3:4-7, 11, 16-20, 29, 31, 35-6; 4:5, 10-2, 16-7, 20, 24, 26, 30, 37, 40, 44-5, 55, 58, 61-4
Communications, min. 10:5, 10, 14-5, 19, 26-7
Conseil des ports nationaux 9:5, 15-7, 20-1, 29, 32, 35-7, 39-51
Postes 8:6, 9, 13, 20-3, 25-6, 30-1, 34-5, 42-3, 46-7
Transports, min. 1:8-9, 15-6, 19-20, 22-3, 30-1; 5:6-7, 12, 24, 28, 30, 33, 39, 43-5, 52, 55-6, 60-6, 68, 70-2, 74-6, 78-81; 6:6-12, 14-5, 22, 29-30, 34, 37-9, 44-5; 7:5, 11, 14-6, 19-20, 22-3, 25-6, 28-9, 32, 34-7, 43, 47-52, 54-5, 57-9

Horner, Norval, député (Battleford-Kindersley)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:105-6

Howard, Frank, député (Skeena)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 11:18-9, 24-9; 12:4-5, 12-6, 18; 13:4-5, 8, 19-20, 29-30, 35-7; 14:4-7, 9, 12, 22-3; 15:4-6, 15-6, 26-8
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:25
Communications, min. 10:10-5
Conseil des ports nationaux 9:17-21, 35, 48-51
Transports, min. 1:21-2

Huck, M. W. H., Administrateur, Administration canadienne transports aériens, Min. des Transports
Aéroports, gérance 5:28, 33-4, 37-8, 44, 53; 7:17-21, 47

Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:104; 21:30-5, 94-6, 98-9, 101-3; 22:22-9, 83-6, 92-3, 95, 121-2, 131-2; 23:31-3; 24:5-8, 17-8; 26:45-9; 28:42, 79-83, 87-8, 100; 29:7-8
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 3:32
Post Office 8:20-9, 31
Transport Dept. 1:23, 26-7, 30; 7:5-8

Mcleish, W. M., Director General Civil Aeronautics, Transport Ministry
Airports, aircraft safety 5:11-2, 35-6, 49-50; 7:5-7, 18, 53-3
Bill C-128
Airports, passenger screening 11:21-7; 14:4, 20-1; 16: 18-9; 17:44-51
Draft regulations 13:33

MacMillan, N. J., O.C., President and Chairman, Board of Directors, Canadian National Railways
Bill C-164
Discussion 20:11-60, 64-106; 23:6-13, 23-41, 43-72, 78-92, 96-107; 25:10, 14-24, 27-34, 37-43, 60-77, 81-5, 89-94
Statement 20:6-10

McRae, Paul E., M.P. (Fort William), Committee Vice-Chairman
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:6, 12-3
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 13:7, 10-3, 30; 14:21-2; 15:5-6, 20-2, 24; 16:5, 17, 40
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:37, 39; 19:13, 19; 20:28-33, 60, 62-3, 103-4, 121-3, 126; 22:20-1, 76-80, 95; 23:52, 62, 66-8, 94, 108-9; 24:24-6, 29, 37, 42-5; 25:11, 51-2, 56, 59, 62-5; 26:11-6, 27:8, 17-8; 28:7, 29, 31, 37, 40, 58-60, 65-6, 72-3, 98, 107-8, 110
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:20-1, 26-8, 33, 38; 3:11, 13-4, 19, 35; 4:39, 41-2
Communications Dept. 10:16-9
Post Office 8:14-6, 23
Transport Dept. 1:19-20, 23; 5:16-9, 60, 75-7; 6:39, 41-2; 7:15, 20, 25, 30

Mail
Business, improvement, complaints 5:38-9
Fourth class 8:32, 39-40
Intra-urban transportation policy 8:4, 21-30
Parcels, damaged 8:39-40
Rural, deficit 8:32
Rural route
Changes 8:42-3
Contracts 8:7-8, 17, 19
Extension 8:35
Saturday delivery 8:10, 13-4, 46
Senior citizens' buildings, delivery morning 8:46
Third class
Abuse 8:17, 19, 21
Service 8:38
United States vans through Canada in bond, vice versa 8:46-7

Marceau, Gilles, M.P. (Lapointe)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 13:13

Hunt, M. K. E., Vice-président, Opérations et entretien, Chemins de fer Nationaux
Témoignage 20:23, 27, 29, 47-8, 50, 52, 55, 59, 64-6, 70, 73, 76, 78, 82, 85, 88-9; 23:13-22, 29, 34-6, 41-3, 48-50, 56-9, 78-81; 25:24-6, 28-36, 43-6, 66-7, 71-2, 80-2, 84-5, 92-3

Industrie aérospatiale
Rationalisation, project 26:27, 49-54, 68-77; 27:4-7, 12

Institut canadien de transports terrestres guidés
Recherches pour Commission canadienne des transports 2:27

Italie
Négociations re transport aérien, accord 5:83

Japon
Chemins de fer 23:32
Négociations re transport aérien 5:83

Johnson Terminals
Contrat, installations pour conteneurs sur rivière Fraser 11:14

Kempling, Bill, député (Assiniboia)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 17:21-3, 43
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 3:4; 4:13-6
Transports, min. 6:35; 7:34-6

Knapp, M. D. F., Directeur, marine et traversiers, Min. des Transports
Administration transport de surface, exposé 1:27-30

Kuntz, Harry, député (Battle River)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 19:45
Budget des dépenses 1973-74—Transports, min. 7:51-2, 55

Livre vert sur communications
Voir
Vers une politique nationale de la télécommunication

Loiselle, Gérard, député (Saint-Henri)
Bill C-128—Loi modifiant Loi sur aéronautique 15:28-31
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:74-8, 100-2; 22:9-13, 67-71, 130; 23:37-41, 108
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:25
Conseil des ports nationaux 9:29-32
Postes 8:23, 40-2

Lundrigan, John, député (Gander-Twillingate)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 21:114-9, 126-7; 22:17, 27-30, 36-8, 45-8, 53-4, 72-6, 94-5, 97, 116, 118-20, 123, 125, 129, 131; 23:88, 92-5, 109; 27:31-3

Marchand, de Montigny, Acting Deputy Minister, Communications Dept.
Discussion 10:7, 17-9

Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport
Bill C-128, statement, discussion 11:19-28; 14:4-21; 15:4-28; 16:5-40
Bill C-164, discussion 28:43-58, 60, 64, 68-71, 82-3, 85-7, 92, 96-101
Estimates 1973-74
Discussion 5:8-80; 6:12-43; 7:5-28
Statement 5:6, 81-93
Ministry explanation 5:6-7

Marine Pollution Contingency Fund
Funds, total, goal 5:84

Marine Services
Bases, replacement, centralization 5:88
Lightstation Pointe du lac Range, Lac St. Pierre, reconstruction 5:88
Navigation radio aids 5:90
Terminal facilities, improvements 5:90
Traffic, increase, improvement, communications, safety 5:84

Marshall, Jack, M.P. (Humber-St. George's-St. Barbe)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:47

Masniuk, Peter P., M.P. (Portage)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:71-4, 84; 23:41-4, 106-7
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 3:22-5; 4:37-9

Master Antenna Television Systems
Regulation 10:8-9, 22

Mazankowski, Don, M.P. (Vegreville)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11:17, 20-4, 28; 12:4-5, 10-2, 17, 27-8; 13:4, 6-10, 27, 30-5; 14:5, 10-2; 15:12-3, 18, 25; 16:6, 11-3, 18-20, 27-30, 38-9
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:7-8, 13-8, 22, 43; 19:7-10, 26-9, 46-7, 49; 20:10, 24, 26-8, 46, 48, 60, 72, 78; 21:9-12, 42-6, 67, 71, 76-81, 108, 113, 119, 121; 22:32-6, 55, 80-3, 87-8, 95, 98-105, 124, 129-31; 23:9-12, 41, 51, 53-6, 61-2, 95-7, 101, 106, 108; 24:18-23, 35; 25:6-10, 12-3, 46-8, 56-7, 61, 83-5; 26:6-7, 18, 44-5, 55, 62-4, 75, 77, 81-5, 100, 115, 121-2, 126; 27:11, 26-30, 32, 42-4; 28:7-9, 14-7, 21-7, 30-1, 37, 40, 50, 52-5, 59, 64, 71-2, 83-7, 95-100; 29:8-9
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:6-9, 33; 3:6-7, 22, 36; 4:11, 17-20, 40, 55-8, 61-4
Communications Dept. 10:19-21
National Harbours Board 9:21-5, 36, 40, 48
Post Office 8:31-5
Transport Dept. 1:20-3; 5:33, 45-9, 80; 6:45; 7:14, 16-21, 25, 37, 52-5, 57-9

Menzies, R. G., Grain Co-Ordinator, (Thunder Bay) Canadian Transport Commission
Grain transportation, evidence 26:81, 85-8, 108

McCain, Fred A. député (Carleton-Charlotte)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:41, 48-53, 81; 23:7, 47-50, 75-6, 78-82, 110-3, 125; 28:28, 33-4, 37-8, 41-2, 55-9, 101, 105-6

McDowell, M. G. E., Directeur général, Projet des aéroports région Toronto, Min. Transports
Aéroports, Toronto 5:47-8, 55-6

McGrath, James A., député (Saint-Jean-Est)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:97-9
Budget dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 2:16-20, 25, 38; 4:45-8

MacInnis, Donald, député (Cap Breton-Richmond Est)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 21:100-1, 108-10, 128; 22:13-20, 27-8

Mackasey, hon. Bryce S., député (Verdun)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 21:38-9, 51-6, 66, 84-8, 97-8, 108, 113, 120, 126-8; 22:13-5, 18, 37-41, 52-3, 55, 58-62, 72, 85-94, 106, 111, 124-9, 131-2; 23:26-31, 37; 24:13-7, 25, 34-5; 25:51-3, 58-60, 62, 79, 81-3, 89-90, 93; 26:9-11, 24, 33, 35-6, 38, 44-5, 54, 67-8, 70-3, 76-7; 27:11-3, 28, 39-42, 44-5

MacKay, Elmer M. député (Central Nova)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 19:6, 29-32, 45-6; 20:11-5, 99-100, 103, 105; 21:20-3, 46-51, 89, 110-2, 123-4, 127; 22:6-9, 21-2, 63-7, 120-4; 23:33-7, 52, 82-5; 24:8-13, 23-4; 25:26-9, 55-6; 26:34, 55-9, 74, 116-8, 124-5; 27:13-7, 50; 28:12-3, 32, 35-6, 50-1, 63-4, 88, 107-9

Mackay, M. J. A. H., Sous-ministre, Min. Postes
Transport courrier, vols 8:43-7

McKenzie, Dan, député (Winnipeg-Sud-Centre)
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:6
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 17:10-3
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:104; 21:30-5, 94-6, 98-9, 101-3; 22:22-9, 83-6, 92-3, 95, 121-2, 131-2; 23:31-3; 24:5-8, 17-8; 26:45-9; 28:42, 79-83, 87-8, 100; 29:7-8
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 3:32
Postes 8:20-9, 31
Transports, min. 1:23, 26-7, 30; 7:5-8

Mackenzie, Vallée
Oléoduc, chemin de fer, alternative 2:26-7; 4:25

MacLean, hon. J. A., député (Malpèque)
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:6

Mirabel Airport
See
Airports. Montreal International Airport, Ste. Scholastique

Montreal, Port
Ambulance services supplied by NHB 9:29-30
Container-handling facilities 9:9
Improvement 9:9, 23
Maritime Employers Association employees contract, cash settlement 9:6-7
Operations, finances 8:21-3; 9:31-2
Pilferage 9:29
Promotion, private operators 9:30
Regional Impact Study 9:9
Security reputation 9:7
Staff 9:6

Morrison, A. C., President, Air Transport Association of Canada
Brief, summary 12:5-9
Discussion 12:6-28

Munro, Donald W., M.P. (Esquimalt-Saanich)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 15:10-1, 14-6, 18

Murta, Jack, M.P. (Lisgar)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:97-100, 125

Nanaimo Harbour Commission
Difficulties 11:16-7
Members, appointment, method, number 11:7
See also
Bill C-21

National Harbours Board
Estimates 1973-74 1:10, 19; 9:51
Vote 85—Payment...deficit...Jacques Cartier Bridge, Montreal Harbour 9:3-51
Vote L90—Advances...capital expenditures... 9:3-51
Expenditures 5:91; 9:8
Financial operations 9:22-4
Members 9:23
Operations 1:10, 19; 9:7, 23-4, 32-3
Personnel 1:10, 17
Port managers meetings 9:23-4
Responsibility 9:26-7

National Port Council
Formation 1:10, 17; 5:84
Function, objectives 11:8, 10-1, 17-8
Members 11:18
Recommendations 11:8

Nielsen, Erik, M.P. (Yukon)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 7:22, 40-3

Nixon, Gordon, Administrator, Telecommunications Management Bureau, Communications Dept.
Discussion 10:19-20

Norberg, J. W., Vice-President, Maintenance, Air Canada
Bill C-164 21:27-9, 61; 22:92-3

McLeish, Directeur général, Aéronautique civile, Min. des Transports
Témoignage
Aéroports, gérance 5:11; 7:18
Sécurité aérienne
Bill C-128 11:21, 23, 27; 13:33-7; 14:4, 20-2; 17:44-7, 50-1
Équipements, vérification 5:49-50; 7:5-7, 53-4, 57

MacMillan, M. N. J., c.r., Président, Chemins de fer Nationaux du Canada
Bill C-164
Exposé 20:6-10
Discussion 20:11-60, 64-106; 23:6-13, 23-41, 43-50, 52-72, 78-92, 96-107; 25:10, 14-24, 27-34, 37-43, 60, 62-77, 81-5, 89-94

McRae, Paul E., député (Fort-William) (Vice-président)
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:6, 12-3
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:7, 10-3, 30; 14:21-2; 15:5-6, 20-2, 24; 16:5, 17, 40
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:37, 39; 19:13, 19; 20:28-33, 60, 62-3, 103-4, 121-3, 126; 22:20-1, 76-80, 95; 23:52, 62, 66-8, 94, 108-9; 24:24-6, 29, 37, 42-5; 25:11, 51-2, 56, 59, 62-5; 26:11-6, 20, 26, 40, 45, 82, 84-8, 91, 96, 101, 115, 125-6; 27:8, 17-8; 28:7, 29, 31, 37, 40, 58-60, 72-3, 98, 107-8, 110
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:20-1, 26-8, 33, 38; 3:11, 13-4, 19, 35; 4:39, 41-2
Communications, min. 10:16-9
Postes 8:14-6, 23
Transports, min. 1:19-20, 23; 5:16-9, 60, 75-7; 6:39, 41-2; 7:15, 20, 25, 30

Marceau, Gilles, député (Lapointe)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:13

Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports
Bill C-128
Exposé 11:19-20
Discussion 11:21-9; 14:4-12, 18-21; 15:4-6, 13-7, 27
Bill C-164, discussion 28:43-58, 60, 64, 68-71, 82-3, 85-7, 92, 97-101
Ministère des Transports, exposé 5:81-93
Transport aérien, discussion 5:8-64, 75-81; 6:12-35, 39-43; 7:5-13, 17, 23-8

Marchand, M. de Montigny, Sous-ministre suppléant, Min. des Communications
Témoignage 10:7, 17, 19, 26

Marché commun européen
Voir
Communauté économique européenne

Marshall, Jack, député (Humber-Saint-George-Sainte-Barbe)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:47

Northern Transportation Company Limited
Operations 5:86

Northwest Transportation Plan '72
Forecast transportation requirements Canadian northwest next decade 5:85

Nowlan, J. P., M.P. (Annapolis Valley)
Estimates 1973-74—Communications Dept. 10:5-10

Orlikow, David, M.P. (Winnipeg North)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 28:106-7, 109-10

Ouellet, André, Postmaster General
Estimates 1973-74, statement, discussion 8:6-47

PWA
See
Pacific Western Airlines Ltd.

Pacific Western Airlines Ltd.
Airline insurance 17:23
Bill C-128
Appearance before Committee 17:5
Statement, discussion 17:6-39
Designation 17:6, 12-4
Equipment, additional 17:9-11, 20
Security necessary 17:26

Pageau, F., Director, Postal Rates and Classification, Post Office Dept.
Evidence 8:20-1

Peat, Marwick, Mitchell and Co.
CNR, Air Canada audit, appointment 18:16-21, 24, 29-30; 19:3, 5-11, 21-7; 21:48-50

Pelletier, Hon. Gérard, Minister of Communications
Estimates 1973-74, discussion 10:5-26

Peters, Arnold, M.P. (Timiskaming)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 14:12-5; 15:6, 12, 26, 33-4; 16:14-5, 23-4; 17:13-5, 44-5, 48-50
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:7-8, 18-22, 32; 20:53-6, 63; 21:37-8; 22:93, 125; 24:45-8; 25:6, 29-33, 43-5, 79, 81; 26:12-3, 15, 20, 23, 31-4, 64-7, 105-8, 126-7; 27:9-11, 25, 44; 28:9-11, 13, 15, 17-8, 22-3, 31, 38-40, 46-50, 67-70

Petroleum
Transportation 20:32-3, 39-40; 23:38-9, 106-7; 25:33
Northern Canada, feasibility studies, CNR 20:57-9

Pickering Airport
See
Airports. Toronto International Airport No. 2

Pilotage Authorities
Establishment four separate, operations 5:90

Ports
Development, expenditure maximum 9:26
Legislation complicated, explanation 1:19-20
North of Churchill 9:38-9
Private 9:26

Masniuk, Peter P., député (Portage)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:71-4, 84; 23:41-4, 106-7
Budget dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 3:22-5; 4:37-9

Mazankowski, Don, député (Vegreville)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 11:17, 20-4, 28; 12:4-5, 10-2, 17, 27-8; 13:4, 6-10, 27, 30-5; 14:5, 10-2; 15:12-3, 18, 25; 16:6, 11-3, 18-20, 27-30, 38-9
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:7-8, 13-8, 22, 43; 19:7-10, 26-9, 46-7, 49; 20:10, 24, 26-8, 46, 48, 60, 72, 78; 21:9-12, 42-6, 67, 71, 76-81, 108, 113, 119, 121; 22:32-6, 55, 80-3, 87-8, 95, 98-105, 124, 129-31; 23:9-12, 41, 51, 53-6, 61-2, 95-7, 101, 106, 108; 24:18-23, 35; 25:6-10, 12-3, 36, 46-8, 56-7, 61, 83-5; 26:6-7, 18, 44-5, 55, 62-4, 75, 77, 81-5, 100, 115, 121-2, 126; 27:11, 26-30, 32, 42-4; 28:7-9, 14-7, 21-7, 30-1, 37, 40, 50, 52-5, 59, 64, 71-2, 83-7, 95-100; 29:8-9
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:6-9, 24, 33; 3:6-7, 22, 6; 4:11, 17-20, 40, 55-8, 61-4
Communications, min. 10:19-21
Conseil des ports nationaux 9:21-5, 36, 40, 48
Postes 8:31-5
Transports, min. 1:20-3; 5:33, 45-9, 80; 6:45; 7:14, 16-21, 25, 37, 52-5, 57-9

Menzies, M. R. G., Coordonnateur transport grains (Thunder Bay), CCT
Témoignage 26:81, 85-7, 108

Morrisson, M. A. C., Président, Air Transport Association of Canada
Bill C-128
Exposé 12:5-9
Discussion 12:9-15, 18

Munro, Donald W., député (Esquimault-Saanich)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 15:10-1, 14-6, 18

Murta, Jack, député (Lisgar)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:97-100, 125

Nielsen, Erik, député (Yukon)
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 7:22, 40-3

Nixon, M. Gordon, Administrateur, Gestion des télécommunication, Min. des Communications
Certificats exemption radio sur navires 10:19-20

Norber, M. J. W., Vice-président, Services d'entretien, Société Air Canada
Témoignage, Bill C-164 21:27-9, 61; 22:92-3

Norontair
Transport régional, Ontario 27:26

Postmasters
Appointment 8:37

Post Office Department
Association of Postal Officials of Canada, contract 8:7
Assured Mail Program 8:39
Canadian Postmasters Association, contract 8:7-8
Council of Postal Unions, contract 8:6
Crown Corporation, consideration 8:33
Deficits 8:9, 17, 31-2
Employee relations, surveillance 8:14-6, 18-9, 44-5
Estimates 1973-74
Vote 1—Operating expenditures 8:3-47
Vote 5—Capital expenditures 8:3-47
Labour relations 8:7
Marketing Division activities 8:9, 32, 38
Mechanization 8:7, 14, 31, 38
Policy intra-urban mail transportation 8:4, 21-30
Postal code 8:7
Professional and special services, estimates explanation 8:11, 14
Quality Service Division 8:39
Report, Commission of Inquiry into Mail Transport in Montreal 8:26-7, 29
Revenues, expenditures 8:8-9, 20
Samson, Belair, Riddell, Stead, Inc.
Report (Transportation Study) 8:23, 26-7, 29
Theft 8:44-5
Trucks, inter-city service 8:43
TV equipment, closed circuit 8:44-5
Union contracts 8:6-7
United States, imbalance revenue 8:17, 19-21
Winnipeg office working conditions 8:33-4, 43

Post Offices
Clear Lake 8:47
Rural
Importance, criteria 8:15-9, 33, 35-7, 42
Postmaster, appointment 8:16-7
Wasagaming Riding Mountain National Park 8:10-3, 35-7

Potvin, P., Revolving Funds, Transport Ministry
Evidence 7:44-6

Poulin, Hugh, M.P. (Ottawa Centre)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 11: 27-8; 12:16-7, 22-4; 13:17, 26-8; 14:6, 13, 16-7; 15:5-11, 15-8, 21; 16:6-8, 11, 15-6, 29, 31-2, 35; 17:28-31, 35-6, 39-43
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 19:9, 12, 18, 41, 49-50; 21:30-1, 35-6, 69, 88, 95-6, 100, 120; 24:26, 31, 37-8, 40-1; 26:16-9, 22-4, 27-8, 37, 45
Estimates 1973-74
Communications Dept. 10:14-5
National Harbours Board 9:17, 35-6, 42, 45-7

Pratte, Yves, Q.C., Chairman, Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada
Bill C-164
Discussion 21:9-22, 25-6, 30, 33-5, 41-50, 54-69, 72-88, 91-4, 99-126; 22:6-13, 18-28, 30-6, 39-42, 44-9, 62-8, 70-6, 78-86, 91-105, 115-8, 120-4, 129, 131; 24:7-20, 22-33, 37, 42-8; 26:7-11, 15-9, 25-35, 38-43, 46-71, 76; 27:4-51
Statement 21:6-8

Nouveau-Brunswick
Terminus pour conteneurs, produits forestiers, crédits 5:91

Nowlan, J. P., député (Annapolis Valley)
Budget dépenses 1973-74—Communications, min. 10:5-10

OACI
Voir
Organisation de l'aviation civile internationale

Ordonnances sur la navigation aérienne VIII no. 4 (proposées)
Application 12:34
Modifications 14:4, 5
Présentation, discussions (art. 810) 12:33-4, 36-8; 13:20

Organisation de l'aviation civile internationale
Assemblée générale, conférence, Rome 28 août 1973 17:35, 50
Division contrôle circulation aérienne 1:25
Participation Canada, politique 1:25
Sécurité aérienne 11:19; 12:7, 30; 13:35; 14:22; 15:4, 32, 33, 35-42; 16:33; 17:33, 50

Orlikow, David, député (Winnipeg-Nord)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 28:106-7, 109-10

Ouellet, hon. André, Ministre des Postes
Ministère, fonctionnement
Exposé 8:6-9
Discussion 8:10-20, 26-46

Pacific Western Airlines
Assurances 17:23
Zones d'opération 17:6

Pageau, M. F., Directeur, tarifs et classification, Min. des Postes
Trafic international, revues, publicité, tarifs postaux 8:20-1

Peat, Marwick, Mitchell et Cie (Toronto)
Vérificateurs Canadien National 18:16-21, 24, 29-30; 19:3, 5-11, 21-7, 48-50

Pelletier, hon. Gérard, Ministre des Communications
Budget ministère, discussion 10:10-1
Communications, discussion 10:5-26

Peters, Arnold, député (Timiskaming)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 14:12-5; 15:6, 12, 26, 33-4; 16:14-5, 23-4; 17:13-5, 44-5, 48-50
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:7-8, 18-22, 32; 20:53-6, 63; 21:37-8; 22:93, 125; 24:45-8; 25:6, 29-33, 43-5, 79-81; 26:12-3, 15, 20, 23, 41-4, 64-7, 105-8, 126-7; 27:9-11, 25, 44; 28:9-11, 13, 15, 17-8, 22-3, 31, 38-40, 46-50, 67-70

Pétrole
Nettoyage après accident, caisse de réclamations 1:11; 5:84
Transport, Alaska 2:26-7; 4:25

Prince Rupert, Port
Development 1:21-2; 9:18-21, 49-51

Proposals for a Communications Policy for Canada. A position paper of the Government of Canada. March 1973
Provinces jurisdiction 10:5-6, 25
Rate regulation telecommunications, new body 2:12-3

Radio
Marine navigation exemption certificates 10:19-21

Railton, S. Victor, M.P. (Welland)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 13:31, 36; 14:15-6; 15:8, 21-3; 16:8, 17, 24, 36-7; 17:18-21, 42, 49
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:24-5, 28-9
Estimates 1973-74—National Harbours Board 9:25-6, 40, 46, 48

Railway Safety Inquiry
Second report, bridge CNR mainline Oakville subdivision 4:40-2

Railways
Bangor and Aroostook, rates, profits 28:57-8
Branch lines
Abandonment 2:36; 3:23-5; 4:39-40; 18:37; 20:40, 71-3; 23:87-8
Maintenance 20:40, 72-4
Costs, regional breakdowns 20:41
Engineers, training 4:43
Hopper cars, purchase, federal government 4:38; 23:99-100; 26:89-90; 28:9-10, 13-4, 17-8, 21, 23-5, 46-50
Passenger service 3:14-5; 4:9-10, 51-4; 20:15-7
Discontinuation 2:28; 3:14-5; 4:6-10, 48-50; 20:15-9, 42-3
Hearings 2:6-7; 4:48-50
Motion support petition rail passenger restored Newfoundland, agreed 3:3, 15-20
Newfoundland 3:15-9, 25-6; 4:6
Rationalization 25:26-7
Southwestern Ontario 3:32-5; 4:6, 13, 52-5; 20:15-6, 18-9
Subsidies 4:54; 20:18
Rolling stock, shortages 28:53-7, 59-61
Safety 2:7, 30-3, 36-7; 3:11-3, 21-2, 27-35; 4:43-4
Advisory Committee on Safety to Commission 4:33
Reports 4:33-4
Track, car maintenance 4:37-8
Studies, rationalization 2:26
Subsidies, explanation 4:36-7, 48-51, 54
Switchmen Vancouver yards 2:37; 3:28
Transportation capacity, volume 23:70-1
See also
Canadian National Railway Company
Canadian Pacific Railway
Grain Transportation
Ground Transportation

Régie des services publiques du Québec
Opération 10:24
Téléphone du nord de Québec Inc. application cable licence 10:9

Piraterie aérienne
Détournements au Canada, Amérique du Nord, diminution 14:13; 17:26, 28
Mesures prévues 13:21
Opinion publique 15:27
Peine de mort 17:23, 25
Prévention 11:19, 20; 12:11-2; 13:26-7; 14:16, 18-9
Responsabilités légales 17:20-1

Port Thunder Bay
Besoins dragage 11:13

Port Vancouver
Tarifs, augmentation 11:14-5

Ports
Tarifs, augmentation 11:14-5
Voir aussi
Conseil des ports nationaux—Ports

Postes, Ministère
Automatisation 8:7, 11, 14-5, 31, 38
Budget des dépenses 1973-74
Crédit 1—Dépenses de fonctionnement 1:6; 8:4, 5, 8-9, 11, 47
Crédit 5—Dépenses en capital 1:6; 8:5, 8-9, 47
Déficit 8:31, 32
Services professionnels et spéciaux 8:14
Bureau de poste
Critères opérations 8:16, 18, 33, 35
Ruraux 8:15, 16, 31, 33, 35, 36-7, 42
Winnipeg, ventilation 8:33-4
Code postal 8:7, 11, 38, 43
Commission royale d'enquête sur conditions de travail dans Postes canadiennes (Rapport Montpetit) 8:13, 46
Employés, relations de travail, moral 8:6-7, 10, 12, 14-7, 18-9, 27, 36-45
Lapalme, syndiqués, manifestations 8:30
Livraison courrier
Secteurs ruraux 8:7-8, 17, 19, 35, 42-3
Six jours 8:10, 13-4, 46
Maîtres de poste 8:10, 37
Mécontentement public 8:9-10, 11-2, 31, 35
Objectifs 8:6, 10, 31, 36
Publicité dans courrier 8:17, 19, 21
Rapport Goldenberg 8:23-7, 29, 30
Rapport Samson, Belair, Riddell, Stead Inc. (Étude interne sur transport du courrier) 8:23-7, 29, 30
Readers' Digest, tarifs réduits 8:17, 19, 20
Régionalisation 8:15, 33, 42
Relations publiques, marketing 8:11, 32, 35, 37, 38
Revenues
Répartition
Canada—États-Unis 8:17, 19, 20, 21, 46, 47
Classes 8:17, 20, 32
Sources 8:31-2
Riding Mountain, Wasagaming, service postal (ou Clear Lake) 8:10-1, 12-3, 35-6, 37, 47
Sécurité, vols, équipement électronique 8:44-5
Services, qualité (délai, manutention), priorité 8:31-2, 38-40, 46, 47
Statuts 8:33
Timbres
Spéciaux, olympiques 8:40-1
Motif, Reine 8:11, 13, 14

Report of the Commission of Inquiry into Mail Transport in Montreal
Post Office Department, Goldenberg Study 8:26-7, 29

Reports to the House
First 8:3
Second 8:3
Third 10:3
Fourth 11:4
Fifth 17:3
Sixth 26:3
Seventh 29:3

Reynolds, John, M.P. (Burnaby-Richmond-Delta)
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:14-5
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:12-6

Ritchie, Gordon, M.P. (Dauphin)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 16:29
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:39-42; 20:39-41; 21:66-8; 23:71-3

Rivers
Channel dredging 5:89

Roads
Safety program, expenditure 5:91

Roberts Bank
Operations 9:24

Rose, Mark, M.P. (Fraser Valley West)
Bill C-21—An Act to amend the Harbour Commissions Act (Nanaimo Harbour Commission) 11:9-12
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 18:5-7, 28-32, 39, 41; 19:8-9, 11, 13, 16-7, 20-1, 30, 41-5, 50; 20:6, 10-1, 19-24, 46-8, 61-2, 64; 21:16-20, 31, 34, 39-40, 63, 70-1, 80-4, 104-5, 111-4; 23:6, 18-22, 51, 64-5, 68, 71, 73-7; 24:25-9, 39; 25:40-5, 49, 53, 57, 61, 68, 79-80, 90
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:9, 21, 23, 34-7; 3:25-9; 4:11-2, 24-6
Transport Dept. 6:15, 30-4, 43-4; 7:11-4, 16

Roy, Marcel C., M.P. (Laval)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 26:101-4, 110, 114; 27:44-6

Saint John, Port
Development 9:33-5

St. Lawrence Seaway
Container traffic 9:25
National Harbours Board operations 9:26

St. Lawrence Seaway Authority
Expenditures 5:91
Operations 1:11, 17; 5:91-2; 9:26
Personnel 1:11, 17
Tolls, increase 1:20-1

Samson, Belair, Riddell, Stead, Inc., Report (Transportation Study)
Post Office Department 8:23, 26-7, 29

Time, tarifs réduits 8:17, 19, 20
Trafic international, congrès Tokyo (1969) 8:20
Transport intra-urbain, courrier 8:22-31, 43-4

Potvin, M.P., Service des fonds renouvelables, Min. des Transports
Expropriations pour aéroport Pickering 7:44-6

Poulin, Hugh, député (Ottawa-Centre)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 11:27-8; 12:16-7, 22-4; 13:17, 26-8; 14:6, 13, 16-7; 15:5-11, 15-8, 21; 16:6-8, 11, 15-6, 29, 31-2, 35; 17:28-31, 35-6, 39-43
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 19:9, 12, 18, 41, 49-50; 21:30-1, 35-6, 69, 88, 95-6, 100, 120; 24:26, 31, 37-8, 40-1; 26:16-9, 22-4, 27-8, 37, 45
Budget dépenses 1973-74
Communications, min. 10:14-5
Conseil des ports nationaux 9:17, 35-6, 42, 45-7

Pratte, M. Yves, c.r., Président du Conseil d'administration et directeur général, Société Air Canada
Bill C-164
Exposé 21:6-8
Témoignage 21:9-22, 25-6, 30, 33-5, 41-50, 54-69, 72-88, 91-4, 100-6, 118-20, 122-6; 22:6-13, 18-28, 30-6, 39-42, 44-9, 62-8, 70-6, 78-86, 91-105, 115-8, 120-4, 129, 131; 24:7-20, 22, 24-33, 37, 42-8; 26:7-11, 15-9, 25-35, 38-43, 46-71, 76; 27:4-51
Nomination, raisons 21:10-1

Québec, Province
Aéroport Montréal—Ste-Scholastique, rôle 5:57

Railton, S. Victor, député (Welland)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 13:31, 36; 14:15-6; 15:8, 21-3; 16:8, 17, 24, 36-7; 17:18-21, 42, 49
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26:24-5, 28-9
Budget dépenses 1973-74—Conseil des ports nationaux 9:25-6, 40, 46, 48

Rapports à la Chambre
Premier 8:3
Deuxième 8:3
Troisième 10:3
Quatrième 11:4
Cinquième 17:3
Sixième 26:3
Septième 29:3

Règlements de l'Air
Modifications, système sécurité 12:33-8

Reynolds, John, député (Burnaby-Richmond-Delta)
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:14-5
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:12-6

Ritchie, Gordon, député (Dauphin)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 16:29

Sault-Sainte-Marie
Port jurisdiction 9:27-8

Schellenberger, Stan, M. P. (Wetaskiwin)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:69-71; 21:56-9, 124-6; 23:44-7, 56-61; 26:6

Schumacher, Stan, M.P. (Palliser)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 15:8-9; 16:17
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 23:69-71, 118-9
Estimates 1973-74—Canadian Transport Commission 4:23-4

Scott, George A., Senior Assistant Deputy Minister, Transport Ministry
Bill C-164, discussion 28:51
Toronto International Airport, Malton 7:32-3

Shields, L., Legal Advisor, Air, Transport Ministry
Bill C-128, regulations 16:19-20

Ships
Vessel specially designed Mackenzie River, Delta areas 5:89

Stackhouse, Reg, M.P. (Scarborough East)
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:39-43

Stamps
Olympic Games 1976 8:40-1, 43
Queen
Image downgrading 8:11, 14
Visit to Canada, special issues 8:14

Stevens, Sinclair, M.P. (York-Simcoe)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 24:41; 25:70-4, 85-8, 92-3; 26:21, 27, 30-3, 49-54, 68-73, 76; 27:4-8, 33-9, 44-5, 47-50
Estimates 1973-74—Transport Dept. 5:66-7, 80; 6:13, 24-30; 7:44-8

Stewart, Craig, M.P. (Marquette)
Estimates 1973-74—Post Office 8:12-3, 35-7

Stewart, Ralph, M.P. (Cochrane)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 14:23; 17:16-8
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 21:13-6, 69-70; 22:14-5, 53; 26:25-6
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:10-2, 22; 3:16-7; 4:11
Communications Dept. 10:25-7

Stoner, O. G., Deputy Minister of Transport
Estimates 1973-74, statement, discussion 1:8-27; 5:13, 22-57; 6:21-8; 7:5-57

Symes, Cyril, M.P. (Sault Ste. Marie)
Estimates 1973-74—National Harbours Board 9:27-9

Taschereau, P., Q.C., Executive Vice-President, Corporate Affairs, Canadian National Railways
Bill C-164, discussion 20:16, 19, 43-4, 72-3; 23:96; 25:73, 80
Employment 20:19
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:39-42; 20:39-41; 21:66-8; 23:71-3

Rose, Mark, député (Fraser Valley West)
Bill C-21—Loi modifiant la Loi sur les Commissions de port (Commission du port de Nanaimo) 11:9-12
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 18:5-7, 28-32, 39, 41; 19:8-9, 11-13, 16-7, 20-1, 30, 41-5, 50; 20:6, 10-1, 19-24, 46-8, 61-2, 64; 21:16-20, 31, 34, 39-40, 63, 70-1, 80-4, 104-5, 111-4; 23:6, 18-22, 51, 64-5, 68, 71, 73-7; 24:25-9, 39; 25:40-5, 49, 53, 57, 61, 68, 79-80, 90
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:9, 21, 23, 34-7; 3:25-9; 4:11-2, 24-6
Transports, min. 6:15, 30-4, 43-4; 7:11-4, 16

Roy, Marcel C., député (Laval)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 26;101-4, 110, 114; 27:44-6

Royal Canadian Flying Courses Association
Récepteur—émetteur, représentations sujet obligation 5:50

STOL
Voir
Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance

Samson, Belair, Riddell, Stead, Inc., Rapport
Voir
Postes, Min.

Schellenberger, Stan, député (Wetaskiwin)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:69-71; 21:56-9, 124-6; 23:44-7, 56-61; 26:6

Schumacher, Stan, député (Palliser)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 15:8-9; 16:17
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 23:69-71, 118-9
Budget dépenses 1973-74—Commission canadienne des transports 4:23-4

Scott, M. G. A., Sous-ministre adjoint principal, Min. Transports
Témoignage
Aéroport Toronto-Malton, terminus no. 2 7:32-3
Bill C-164 28:51

Sécurité aérienne
Aéroports, taxe 24:9-12, 13-5, 23-5; 26:55-6; 27:15-6, 31-2; 28:51
Application Bill C-128,
Compagnies internationales 16:19-22
Courrier, transport 12:33
Coût, endosseur 11:20-1, 22-3; 12:7-8, 9, 10, 11, 12, 14, 18-9, 23-4, 26-7, 28, 29, 31; 13:33-4, 40; 14:10, 11-2, 13, 16, 20-1, 23; 15:12; 16:12, 16-7, 20-1, 22, 24-5, 28-30; 17:6, 9, 16-7, 29-31, 32, 46, 47-8, 50-1

Taylor, C. I., Vice-President, Public Affairs, Air Canada
Bill C-164, discussion 26:65-6; 27:15-6, 31, 36-7

Taylor, D. R., Chairman, National Harbours Board
Estimates 1973-74 9:5-51

Taylor, Keith, M.P. (Churchill)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:57-60; 27:31, 36
Estimates 1973-74—National Harbours Board 9:12-7

Thomas, Charles H., M.P. (Moncton)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 19:5-7, 10-2, 21-6, 47-8, 52; 21: 38-9, 71, 88-94, 120-1; 22:41-5; 25:36-40
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 2:22-3, 33; 3:7-11, 16, 18; 4:26-32, 59-61
Transport Dept. 6:14-5, 30, 43

Touche, Ross and Co.
CNR, Air Canada audit, appointment 18:18-9, 23; 19:3, 5-11, 22-3, 26-7; 21:48, 50

Towers, Gordon, M.P. (Red Deer)
Estimates 1973-74—Post Office 8:38-40

Transport and Communications Standing Committee
Annual reports, Air Canada, Canadian National Railways, referral 18:5-8, 17, 27; 19:13, 15-20; 23:108-9; 27:29-30
Corrigendum
Issue No. 5, page 70 7:2, 49
Issue No. 8, page 8 16:2
Kuntz, Harry, M.P. (Battle River), death, tribute 25:45-6
Motions
Air Canada...information...Officers... Rejected 22:4-5, 122-6, 130-1; 24:3-4, 12-3
Air Canada...rationalization...Canadian Aerospace Industry...Rejected 26:5-6, 71-7
...Biggar Railway Employees Association...appear ...19:4, 13-20; 20:6
...Canadian Wheat Board...Canadian Transport Commission...appear 25:3-5, 10-3, 46-61
CNR...agreements...Canadian National Tower... Rejected 25:5, 77-9
...CPR discuss subsidies 4:3, 10-2, 61
...CTC investigate...CPR scrapping rail cars... Rejected 20:63
...CTC...papers...increases...Bell Canada...obeyance 90 days 2:3-4, 18-26, 38-9; 3:3; 4:45
...CTC...revise Advance Booking Charter regulations... 4:3
...Minister of Transport appear... 13:3-5
Post Office...contracted private delivery services 8:4, 21-31
...Pratte, Air Canada; Gilmer, CP Air; Watson, PWA...appear...Bill C-128... 16:3, 22-32, 40
...refusing ratify...Air Canada purchase stock Wardair... 24:4, 33-5, 37-9, 41; 25:3, 6-7, 62; 26:4-5, 7, 18-37
...regulations...Bill C-128 12:3, 15-8; 15:3-33; 16: 3-17
...revision Air Service Fees Regulations... 7:3; 19-22
...support...rail passenger service restored Nfld... 3:3, 15-20
Efficacité 13:26-7; 14:14-9
Libertés personnelles, respect 11:20; 12:20, 24, 25; 14:14-5, 16
Mode, normes, équipement 11:21, 22, 24-6; 12:10-1, 12-3, 27, 29; 13:17-8, 34-5; 14:4-5, 16, 21; 15:15; 16:20-1, 25, 29-30; 17:6
Opinion publique 14:15-6
Personnel, formation, agence responsable 11:21-2; 12:9, 11, 12, 21, 24, 25, 27-8, 29, 30, 31, 32; 14:18-9, 20; 16:12, 30; 17:17, 46
Responsabilité 12:6-7, 8, 9, 10, 11, 23-4, 26, 29, 30-2; 13:33; 15:31-2
Transporteurs, catégorie affectée 11:24-5; 12:10, 13-4, 18; 13:33, 35-8; 14:4, 10-1, 15, 22-3; 15:12, 17
Entente avec Cuba, piraterie 5:83
Hors cadre bill C-128
Aéroports
Arrestation conséquence fouille 13:11-2, 23-4, 25; 16:42; 17:26
Coût, endosseur 13:15-7, 19; 16:41; 17:11-2, 16-7, 36, 38-9, 47-8; 27:32
Importance
Grande (Toronto etc.) 13:7-8, 12, 14-5, 17, 19, 21-2, 24, 29; 17:7, 11-2, 19, 24, 27
Moyenne (Ottawa etc.) 13:9, 11, 12, 14, 16, 23-4; 17:12
Petite (Thunder Bay etc.) 13:6-7, 10-1, 13-4, 15-6, 18, 19, 24; 14:13; 16:21, 17:12 13:10-1
Inconvénients 13:10-1
Méthode, équipements, aménagement 13:6, 7-11, 12, 16-7, 18-9, 21-3, 25; 16:41, 42, 43, 44; 17:7-8, 11, 19, 24, 27, 44-5, 47
Public, réaction 13:7, 8, 9, 22-3; 22:44-5
Refus fouille 13:24
Responsabilité, personnel 13:7, 11-2, 13-6, 19; 16:41, 42, 43; 17:7, 17, 19, 25, 36-8, 46; 22:30-1
Transporteurs petits 13:29
Urgence, mesures 16:43, 44; 17:45
Bagages enregistrés, fouille 13:17-8, 19-21, 26, 27-9, 30; 16:24, 41, 42, 44; 17:12-3
Effets sur trafic 13:6-7, 8, 9, 15
Efficacité mesures 13:7, 8, 10, 15, 26-7; 17:25-6, 27-8
OACI, résolution A 17-10, appendices A et B, mesures de l'aviation civile nationale 16:41-4
Transporteurs
Activités illicites, mesures 13:25; 16:41, 42; 17:26
Avions, vols impliqués 13:29; 16:18; 17:18, 19, 24
Bagages enregistrés, fouille 13:17-8, 19-21, 26, 27-9, 30, 33; 16:23, 24, 42, 43, 44; 17:12-4, 18, 44-5; 26:39-40
Compagnies impliquées 16:18
Coût, endosseur 11:21, 23; 12:12, 14, 23-4, 26-7, 28, 29, 31; 13:15-7, 19, 40; 16:24-5, 28-9, 41; 17:6, 8-12, 16-7, 19-20, 21, 24, 29-31, 32, 36, 38-9; 26:38-9
Délais causés 17:23-4
Efficacité 17:25-6, 27-8; 26:41
Méthodes, équipements 12:19, 20-1, 27; 13:23, 25; 14:21; 15:23; 16:41, 42, 43, 44; 17:6, 7, 9, 10-1, 13, 14-5, 17-8, 19-20, 22, 24-5, 32-3, 44-5, 47; 26:40
Participation élaboration règlements 11:26, 27; 12:15, 19-20, 22, 29; 13:33; 15:23, 39; 17:44, 50
Personnel responsable 11:20; 12:7, 10-1, 19, 25;

...travel four Western provinces...briefs, witnesses ...transportation, associated labour matters... out of order 7:3, 14-6; 9:48-9
Turner, Hon. J. N....no longer has confidence this Committee...Withdrawn 19:3-13
...ungrading Port of Churchill... 9:3-4, 40-4, 47-8
...visit Dorval...Withdrawn 22:4, 85-95
Vote L-30 amended...Toronto International Airport No. 2...Airports Revolving Fund... 5:5, 59-81; 6:4-45; 7:24-5
Procedure 1:5; 7:14-5; 9:36-7, 39, 43-9; 11:6; 12:4-5; 13:31-3; 16:32-40; 18:5-8; 19:13-21; 20:60-3; 21:35-40, 51-2; 22:13-8; 27:3, 44-5; 28:72-4
Rulings by Chairman 20:63; 24:3-4; 25:4-5, 52, 78-9; 26:4-5, 24, 26, 37, 76-7; 29:4, 8
Witnesses, appearance 4:8, 10-2, 61; 13:3-5; 16:3, 22-32, 40; 18:5, 36, 39-40; 19:4, 13-20; 20:6, 61-2, 103, 119-21, 126-7; 22:129-30; 23:108-9; 25:3-5, 7-13, 46-61; 26:44, 125-6

Transport Ministry
Aircraft, curfews 26:43
Airport security
Equipment supplied, airlines 26:40
Minister meeting airlines, associations 12:5-6, 29; 13:33-4
United States, cooperation 13:34
Airports
Terminals, alterations, jurisdiction 21:124; 27:20
Toronto International Airport, Malton, Terminal 2, design, responsibility 26:67-8
Budgetary appropriations 5:82-92
Estimates
Vote 1—Headquarters Program 1:7-31
Votes 15, 20, 25, L30, Air Transportation Program 5:4-81; 6:4-45; 7:3-59; 8:3
Head tax, airline travellers, imposition 24:9-15, 24-7, 36; 26:38-9, 55-6; 27:15-6, 31-2; 28:31
Marchand, Hon. Jean, statement 5:81-93
Personnel, number 1:10, 12-3, 16-7
Structure, responsibilities
Minister's statement 5:81
Recorded presentation 1:9-15
See also
Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
Canadian Marine Transportation Administration, Transport Ministry
Canadian Surface Transportation Administration, Transport Ministry

Transportation
Coal, British Columbia, dust pollution 3:26
Corridor Toronto-Montreal, Windsor, Quebec City, report 1970 7:56-7
Newfoundland
Ferry service 4:46-7
Study 4:45-7
See also
Air Transportation
Ferry Service
Ground Transportation

Transportation Development Agency
Expenditures 5:92
Operations 5:81, 92
Responsibilities 2:27, 4:24-5

13:14-5, 16-7, 19; 16:41; 17:17, 20, 22-3, 25, 33, 36-8, 46; 26:39-40
Poste aérienne, fouille 16:42; 17:13, 14, 44-5
Public, réaction aux mesures 12:12, 20, 25; 15:23; 17:10-1, 15, 20
Responsabilité, juridiction 11:9; 12:8, 11, 28, 30-1; 14:18, 19; 16:16, 41, 42, 44; 17:6, 7, 8, 19, 32-5, 44-5; 26:41
Urgences, mesures 16:42-3
Transporteurs régionaux fouille passagers 11:19, 21; 16:18-9
Importance pour développement industrie aviation 15:32-3
Législations, principe 11:24, 26, 27; 12:16, 17; 14:6, 7, 14-5, 16-7; 15:22, 23, 24-5; 17:28-9
Mesures de aviation civile nationale 16:41-4
Responsabilité 12:6-7, 8, 9, 10, 11, 14, 23-4, 25, 26, 29-32; 13:33; 14:18; 15:13; 16:37; 17:7, 8, 19, 20-1, 34, 45
Voir aussi
Air Canada
Bill C-128
Ordonnance sur navigation aérienne VIII, n° 4
Organisation aviation civile internationale

Shields, M. L., Conseiller juridique, transports aériens, min. Transports
Bill C-128, règlements 16:19-20

Société Air Canada
Voir
Air Canada
Société des transports du Nord Limitée
Bilan 5:81, 86

«Society of Aircraft Noise Abatement» (SANA)
Jets atterrissage Toronto-Malton 5:34-6

Stackhouse, Reg, député (Scarborough-Est)
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:39-43

Stevens, Sinclair, député (York-Simcoe)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 24:41; 25:70-4, 85-8, 92-3; 26:21, 27, 30-3, 36, 49-54, 68-73, 76; 27:4-8, 33-9, 44-5, 47-50
Budget dépenses 1973-74—Transports, min. 5:66-7, 80; 6:13, 24-30; 7:44-8

Stoner, M. O. G., Sous-ministre des Transports
Transport aérien, discussion 1:26-7; 5:13, 23-8, 31-3, 39, 46-51, 57; 6:21-2, 24-8; 7:5, 7, 11, 13, 30-1, 35, 43-57

Stewart, Craig, député (Marquette)
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:12-3, 35-7

Stewart, Ralph, député (Cochrane)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 14:23; 17:16-8
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 21:13-6, 69-70; 22:14-5, 53; 26:25-6
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:10-2, 22; 3:16-7; 4:11
Communications, min. 10:25-7

See also
Estimates, Transport Ministry

Trudel, Jacques L., M.P. (Montreal-Bourassa)
Estimates 1973-74—Post Office 8:13

Turner, Charles, M.P. (London East)
Bill C-128—An Act to amend the Aeronautics Act 12:26-7; 17:36-9, 48
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:64-9; 21:89, 104-8; 22:96-8; 23:12-7, 109; 25:19, 33-6, 59-61
Estimates 1973-74
Canadian Transport Commission 4:40-4
Post Office 8:46-7

Turner, Hon. John N., Minister of Finance
Bill C-164
Discussion, explanation 18:14-42; 19:6-7, 10-2, 22-52; 28:8-14, 16-20, 24-42
Statement 18:8-13

Vancouver Ocean Terminals
Operations 9:24

Vancouver, Port
Container terminal, cranes 9:6, 22
Expenditures, change 9:24-5
Operations, finances 8:21-2
Port Authority, problems 9:5
Terminal No. 2, lease, changes cost, use 9:11-2
See also
Vancouver Ocean Terminals

Vaughan, R. T., Q.C., President, Air Canada
Appointment, role 27:13, 27-8
Bill C-164, discussion 27:5, 12-3, 43

Vaughan, R. T., Q.C., Vice-President and Assistant to Chairman, Air Canada
Bill C-164, discussion 21:59, 73-4, 125; 22:49-52, 55-63, 100-2, 105-13, 126-8; 24:30; 26:9-15, 25, 40

VOT—Vanterm
See
Vancouver Ocean Terminals

Wardair Canada Limited
Equipment 22:55-9, 62, 107-8; 24:31-2, 45; 26:11-4, 32
Financial position 22:54, 57, 60-2, 106-7, 127; 24:32, 42; 26:11-2, 29-32, 35-6
Shares, purchase by Air Canada 21:58-9, 73-4; 22:49-52, 54-63, 100-1, 106-13, 126-9; 24:4, 30-5, 37-9, 41-8; 26:7-11, 16, 20-38; 27:7-8; 28:31, 76, 78
See also
Air Canada
Canadian Pacific Airlines Limited

Watson, D. N., President, Pacific Western Airlines Ltd.
Bill C-128, statement, discussion 17:6-39

Whicher, Ross, M.P. (Bruce)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:15-9; 21:41-3

Whitman, W. F., Director, Property Services, Public Works Dept.
Expropriation 6:24

Subventions transport Marchandises, Région Atlantique, Loi sur
Paiement, budget, rôle Commission canadienne transports 3:10

Symes, Cyril, député (Sault Sainte-Marie)
Budget dépenses 1973-74—Conseil des ports nationaux 9:27-9

Syndicats
Chemins de fer, employés non confiance 23:86-7

Taschereau, M. Pierre, c.r., Vice-président exécutif, Corporations, Chemins de fer Nationaux du Canada
Bill C-164, témoignage 20:16, 19, 43-4, 72-3; 23:96; 25:73, 80
Membre comité transport par chemins de fer de CCT 20:19

Taux transport marchandises Provinces Maritimes, Loi sur
Paiements, budget, rôle Commission canadienne des transports 3:10

Taylor, M. C., Vice-président, Affaires publiques, Air Canada
Témoignage, Bill C-164 26:65-6; 27:15, 31, 36-7

Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux
Budget Conseil des ports nationaux 9:5-42, 49-51

Taylor, Keith, député (Churchill)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:57-60; 27:31, 36
Budget dépenses 1973-74—Conseil des ports nationaux 9:12-7

Télévision par câble
Voir
Communications, Min.

Territoires du Nord-Ouest
Transports, développement 5:85

Thomas, Charles H., député (Moncton)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 19:5-7, 10-2, 21-6, 47-8, 52; 21:38-9, 71, 88-94, 120-1; 22:41-5; 25:36-40
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 2:22-3, 33; 3:7-11, 16, 18; 4:26-32, 59-61
Transports, min. 6:14-5, 30, 43

Touche, Ross et Cie
Vérificateurs Canadien National 18:18-9, 23; 19:3, 5-11, 22-3, 26-7; 21:48, 50

Towers, Gordon, député (Red Deer)
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:38-40

Transport aérien
Aéronefs à décollage et atterrissage sur courte distance (ADAC) 5:19, 21, 92
Animaux transportés 26:45-6
Combustible, consommation 21:42, 112; 22:20-1, 114-5
Compagnies, besoin du Canada 21:41-2, 44-5, 56-7, 84-5; 22:80-1, 82

Whittaker, G. H., M.P. (Okanagan Boundary)
Bill C-164—Canadian National Railways Financing and Guarantee Act, 1973 20:91-4; 25:74-5

Winnipeg Railway Study
Funding, objective 5:85

Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Transport Ministry
Ottawa International Airport 7:55

Appendices
A—Air Transport Association of Canada, Recommendations re National Civil Aviation Security 12:29-35
B—Air Navigation Order Series VIII, No. 4. Order Respecting Aircraft Security 12:36-8
C—Air Transport Association of Canada letter estimates cost search function 1973, 1974 13:40
D—International Civil Aviation Organization. Appendices A and B to Resolution A17-10. 17th Session (Extraordinary) Montreal, June 1970 15:35-42
E—National Civil Aviation Security Measures related to Appendix A and B, to ICAO Resolution A17-10 16:41-4
F—Canadian National Railways—Statement of Sources and Applications of Funds for Calendar Years 1971 and 1972 18:44
G—Air Canada—Statement of Sources and Applications of Funds for Calendar Years 1971 and 1972 18:45
H—Hotels Return on Average Investment for Years 1972-1971 20:108
I—Comparative Analysis of Retained Proceeds From Properties Retired (Salvage)—1972 and 1971 20:110
J—CNR—Summary of New Equipment—Canadian Lines 20:111
K—Canadian National Telecommunications—Statement of Revenues and Expenditures for Calendar Years 1962 to 1972 (Inclusive) 23:110
L—Canadian National Transportation Limited Including Separately Operated Trucking Companies—Consolidated Balance Sheet as at 31 December 1972 23:112
M—Separately Operated Trucking Companies—Statement of Profit and Loss Included in System Results for The Year Ended 31 December, 1972 23:113
N—Statement of Revenues and Expenses for Canadian National's International Consulting Services for The Year Ending December 31st, 1972 23:114
O—CN Tower (Including Projected Revenues and Expenses and Return on Investment) 25:95-6

Document tabled
—Canadian Transport Commission re Bell Canada 3:3, 4

Witnesses
—Arbique, H., Secretary, Canadian Transport Commission
—Baldwin, J. R., President, Air Canada
—Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Ministry
—Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission
—Blair, Gordon, Barrister and Solicitor, Security Committee, Air Transport Association of Canada

Coût assumé par passager, pourcentage 22:76-7, 115-7; 24:25, 37
États-Unis, accords, négociations 22:81-2; 26:7-8, 14-5
Fret
Qualité service 4:14
Volume 5:32
Liaisons régionales, compagnies responsables 21:17, 44-6, 65-8; 22:77-8, 82-3; 24:36-7, 46; 27:9-11, 17-8, 24-6; 28:67-70
Messageries aériennes 4:13-4
Nord canadien 5:87; 7:40, 41-3, 52, 57-8
Pollution, air, bruit 21:42; 22:69-70
Rationalisation 26:58-9
Sécurité (mécanique) 21:25-6, 27, 28, 30-3, 34, 35, 54-5, 60-1, 94-5, 97-103, 104-5, 121; 22:23-9
Securité (piraterie) 5:83
Service villes américaines—Ouest Canada 3:21, 32
Subventions gouvernementales, justification 24:25-6, 29
Taxe (sécurité), aéroport 24:11, 14-5, 23-5; 26:38-9, 25-6; 27:15-6, 31-2
Transporteur régional, services rentabilité 3:9, 14; 22:80-3; 24:47; 28:67-8, 69-70
Vols nolisés 2:7-8; 3:32; 4:15-23, 42; 7:35; 21:58; 22:11-2, 32, 55, 56, 62, 80-2, 98-101, 109-10 128; 24:46-8; 26:7-8, 9, 10-1; 27:15; 28:69-70
Voir aussi
Aéroports
Air Canada
Bill C-128
Bill C-164
Commission canadienne des transports
CP Air
Sécurité aérienne
Transports Min.—Transport aérien

Transport ferroviaire
Pollution 25:28-9
Rationalisation 23:82; 25:26-7
Voir aussi
Canadien National
Canadien Pacifique
Commission canadienne des transports—Transport—Ferroviaire
Transports Min.—Transport surface

Transport routier
Camionnage 20:29, 45, 68-9, 89-90, 92; 21:92-3; 22:43-4; 23:7, 39-41, 44-7, 69-70, 71, 79, 80, 112-3
Coût assumé par usager, pourcentage 22:76-7
Énergie, consommation 20:29, 45-6; 23:70, 71, 80
Ferroviaire, routier, rapport 23:69-70
Rationalisation devant manque énergie 22:20-1; 23:70

Transports et communications, Comité permanent
Comités pouvoirs, privilèges 15:15-6, 21, 30; 23:92-5
Corrigendum, fasc. n° 8, p. 8 16:2
Dépôt documents relatif augmentation tarifs Bell Canada, discussion 3:4-7
Kuntz, M. Harry, député (Battle River), occasion décès 25:45-6
Mémoire, Association des employés lignes aériennes canadiennes, dépôt, discussion 21:35-40, 51-2, 53
Motions
Air Canada, cadres supérieurs, renseignements demandés: irrecevable 22:4-5, 122-6, 130-1; 24:3-4, 12-3

—Burwash, M. E., Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
—Camu, Dr. Pierre, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Ministry
—Cassidy, D. M., Director General of Police and Security, National Harbours Board
—Cavey, Chief J. H., Harbours and Ports, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Ministry
—Cochrane, M., Vice-President, Finance, Air Canada
—Cornblat, I. C., Assistant Deputy Minister, Transport ministry
—Corner, W. R., Vice-President, Accounting, Canadian National Railways
—Currie, F. S., Assistant Director, Acquisition and Disposal, Property Services Branch, Public Works Dept.
—Davis, G. J., Director of Terminal Planning, Grain Transportation Division, Canadian Wheat Board
—Descary J., Manager, Ottawa International Airport
—Devitt, H. E. A., Manager, Toronto International Airport
—Douglas, T. C., M.P., (Nanaimo-Cowichan-The Islands)
—Easton, J. H., General Director, Transportation, Grains Group, Industry, Trade and Commerce Dept.
—Fleming, M. M., Deputy Administrator, Canadian Air Transport Administration, Transport Ministry
—Foley, D. W., Executive Assistant to Vice-President (Research), Canadian Transport Commission
—Foster, M. B., Assistant Director, Government Finance—Loans, Investments and Guarantees, Finance Dept.
—Gibbings, C. W., Commissioner, Canadian Wheat Board
—Hanley, J., Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Research (Telecom and Rail Rates), Canadian Transport Commission
—Harkin, D. L., Director, Management Advisory Services Branch, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
—Hase, E. J., Director of Operations—Rail, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
—Heikkinen, W. J., Manager, Thunder Bay Airport
—Huck, W. H., Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Transport Ministry
—Hunt, M. E., Vice-President, Operations and Maintenance, Canadian National Railways
—Knapp, D. F., Director, Marine and Ferry Branch, Transport Ministry
—Mackey, J. A. H., Deputy Postmaster General
—MacMillan, N. J., Q.C., President and Chairman, Board of Directors, Canadian National Railways
—Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport
—Marchand, de Montigny, Acting Deputy Minister, Communications Dept.
—McDowell, G. E., General Manager, Toronto Area Airports Project, Transport Ministry
—Mcleish, W. M., Director General Civil Aeronautics, Transport Ministry
—Menzies, R. G., Grain Co-Ordinator (Thunder Bay), Canadian Transport Commission

Comité demande mandat visiter provinces Ouest . . .; irrecevable 7:3, 14-6
Comité se rende à Dorval rencontrer personnel . . .; retirée 22:4, 85-92, 94-5
Comparution
  Biggar Railway Employees Association 19:4, 13-20; 20:6
  Commission canadienne du blé, Commission canadienne des transports; adoptée 25:3-5, 10-3, 46-61
  Fonctionnaires Canadien Pacifique; adoptée 4:3, 10-2, 61
  Ministre des Transports, sujet transports Sud-ouest Ontario; adoptée 13:3, 4-5
  MM. Pratte (Air Canada), Gilmer (CP Air), Watson (PWA), adoptée 16:22-4, 25-8, 30, 34, 35, 39-40; 17:5, 40-1
Documents demandés
  Chemins de fer Nationaux, sujet ententes avec Canadien Pacifique ou Marathon Realty Ltd . . .; irrecevable 25:5, 77-9
  Commission canadienne transports, sujet tarifs Bell Canada, adoptés 2:3, 18-26, 29, 38-9; 4:45
  Projets règlements re bill C-128, présentée 12/6/73, rejetée 12:3, 4, 12, 15-8
  Projets règlements re bill C-128; présentée 28/6/73, . . .; réservée 15:3, 4-31; 16:5, 6-17
Modifications Crédit L30, aéroport Toronto 2 . . .; irrecevable 5:5, 59-68, 71-80; 6:4, 6-7
  Réduction budget; rejetée 6:4, 7-45; 7:24-5
Recommandations du Comité
  (à) CCT
    Bell Canada, augmentation tarifs, suspendre décision 90 jours; adoptés 2:3, 29-30; 4:45
    Canadien Pacifique, Wagons mis au rebut . . . hord d'ordre 20:63
    Règlements ABC, étudier, modifier, consultations; adoptée 4:3, 20
  Formation comité spécial sur transports et communications, provinces Ouest 9:48-9
  (au) Gouvernement
    Air Canada
      Achat 30% capital-actions Wardair Canada Ltd. amendement irrecevable; adoptée 24:4, 33-5, 37-9, 41; 25:3, 6-7, 62; 26:4-5, 7, 18-38
      Proposition re rationalisation industrie aérospatiale, irrecevabilité, appelée, maintenue 26:5-6, 68-77
    Port Churchill
      Améliorations; adoptée 9:3, 44, 46-8
      Présenter rapport sur besoins améliorations; adoptée 9:3, 40-2
    Restaurer service-voyageurs, Terre-Neuve, adoptée 3:3, 15-20
    Transport intra-urbain courrier, abandon et retour à services à forfait; rejetée 8:4-5, 21, 22-31
  Règlements droits d'atterrissage, . . .; adoptée 7:3, 19-22
Turner, hon. John, confiance comité retirée, faux renseignements donnés; retirée 19:3-13
Procédure
  Adoption bill sans connaître règlements 11:22, 24-8; 12:15-8, 21; 14:4-11, 12-3, 14-5, 16; 15:5-6, 8-9, 12, 13, 15, 16, 18-9, 20-1, 22-3, 26; 16:13, 15

—Morrison, A. C., President, Air Transport Association of Canada
—Nixon, Gordon, Administrator Telecommunications Management Bureau, Communications Dept.
—Norberg, J. W., Vice-President, Maintenance, Air Canada
—Ouellet, Hon. André, Postmaster General
—Pageau, F., Director, Postal Rates and Classification, Post Office Dept.
—Pelletier, Hon. Gérard, Minister of Communication
—Potvin, P., Revolving Funds, Transport Ministry
—Pratte, Yves, Q.C., Chairman, Board of Directors and Chief Executive Officer, Air Canada
—Scott, George A., Senior Assistant Deputy Minister, Transport Ministry
—Shields, L., Legal Advisor, Air, Transport Ministry
—Stoner, O. G., Deputy Minister of Transport
—Taschereau, P., Q.C., Executive Vice-President, Corporate Affairs, Canadian National Railways
—Taylor, C. I., Vice-President, Public Affairs, Air Canada
—Taylor, D. E., Chairman, National Harbours Board
—Turner, Hon. John N., Minister of Finance
—Vaughan, R. T., Q.C., President, Air Canada
—Watson, D. W., President, Pacific Western Airlines Limited
—Whitman, W. F., Director, Property Services, Public Works Dept.
—Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Transport Ministry

For pagination *see* Index by alphabetical order

Étude Bill C-164 sans rapports Air Canada et Canadien National, manque renseignements 18:5-8, 17, 27; 19:13, 15-20; 23:108-9; 27:29-30
Programme et procédure, discussion 7:15-6; 10:10, 11, 16-7, 21-2; 16:32-40; 17:5, 40-1; 18:5-8; 19:13-21; 20:6, 61-2; 22:29, 36-8; 23:68, 74-8; 26:125-6; 28:106-10; 29:7-8
Serment pour témoins sociétés de la Couronne 22:13-8
Sous-comité programme et procédure, rapport 20:6

Transports, Loi nationale sur
Subvention aux compagnies chemins de fer 4:36-7
Tarifs, fret, chemins de fer 4:55, 58, 60-1, 62-3

Transports, Ministère
Aéroports
Direction exploitations 1:13, 25-6
Tarifs utilisation 27:33-7, 40-1, 48
Taxe sécurité 24:9-11, 13-5, 23-5; 26:38-9, 55-6; 27:15-6, 31-2; 28:51
Aperçu général (texte enregistré) 1:9-15
Budget dépenses 1973-74
Besoins généraux 1:15; 5:82, 86-91
Crédit 1—Administration centrale 1:7-31
Crédits 5-10—Programme transports par eau 5:88
Crédits 15-20-25—Programme transports aériens 1:6; 5:4-81, 86; 7:59
Crédit L30—Paiements au fonds roulement aéroports 1:6; 5:5, 6, 23-7, 59-68, 71-80; 6:4, 6-45; 7:58-9
Crédit 50-55—Programme centre Développement transports—Dépenses en capital 5:92
Crédit 65—Commission canadienne des Transports—dépenses fonctionnement 1:6; 2:5; 3:3; 4:3-4, 34-7
Crédit 70—Commission canadienne des transports—Subventions, contributions 1:6; 4:27
Crédit 85—Conseil ports nationaux—Paiement déficit prévu 1973, exploitation pont Jacques-Cartier, port Montréal 1:6; 9:3, 4, 8, 22, 51
Crédit L90—Conseil ports nationaux—Avances pour dépenses en capital 1:6; 5-91; 9:3, 4, 10, 12-7, 22, 31, 34, 47, 51
Crédit 105—Administration Voie Maritime Saint Laurent—Déficit canal Welland 1973 1:7; 5:91-2
Cuba, accord re piraterie aérienne 5:83
Environnement
Ministère, conseils 5:8
Responsabilités 1:11, 13
Négociations bilatérales internationales 2:12; 3:21, 32; 5:83
Objectifs, rôle 1:9-10
Organigramme 1:10-5, 16-9; 5:6-7, 81
Sécurité aérienne, maritime, routière 3:29-30; 5:83, 84, 85, 87, 91
Service télécommunications et électronique 1:13
Sociétés de la Couronne et commissions liées au Min., bilan, financement 1:14-5; 5:7, 81-2; 18:13-4, 32-3
Transport aérien
Administration, directions, services 1:12-3, 23-6; 5:6, 7, 88
Aides électroniques, localisateurs, contrôle circulation, crédits 5:49-51, 87-8; 7:40, 41-3, 53, 54, 57-8
Aviateurs brevetés, aéronefs immatriculés, statistiques 1:26
Canadian Aviation Electronics Limited, contrats 7:7
Compagnies aériennes, relations 24:9-10, 25

Division espace aérien Air Canada—Canadien Pacifique 2:12; 7:35-6; 21:10, 14-5
Fret, provinces Maritimes, subventions 3:10; 4:26-7
Loi sur aéronautique 1:23-5
Organisation aviation civile internationale, participation 1:25
Sécurité 21:26, 27, 28-9, 60-1, 95, 96, 98-9, 103; 24:5-8, 9-11, 15-7
Transport de surface
Administration, directions 1:13-4, 27-30; 5:6, 85, 90-1
Aéroglisseur, études 5:86
Alternative au transport aérien, recherches 2:26
Autobus, substitut au chemin de fer 3:33-4, 35
Ferroviaire
Chemin de fer, déplacement voies, législation 4:31-2
Express CN, express Air Canada 7:34-5
Fret, subventions 4:14-5, 63
Juridictions 4:63
Territoires Nord-Ouest, Yukon, études développement 5:85
Traversiers, Terre-Neuve 5:85, 90-1
Transport maritime
Administration, directions, services 1:11-2, 16-8; 5:6-7, 81, 84, 88-90
Arctique 5:84
Hydroglisseurs 5:51
Installations portuaires, crédits, construction 5:90
(sur) Mackenzie, études 5:89
Ports publics indépendants du Conseil des Ports nationaux 9:26-7, 32-3
Quai, construction, administration, port Prince-Rupert 1:21-2
Trafic, croissance 5:84
Travaux réaménagement 5:88-9, 90
Traversiers 4:46-8
(sur lac) Winnipeg, services 5:89
Voir aussi
Agence de développement des transports
Agence des transports dans l'Arctique
Commission canadienne des transports
Commissions de port
Conseil des ports nationaux
Société des transports du Nord Limitée
Transport, modes divers
Voie maritime du Saint-Laurent, administration

Trudel, Jacques L., député (Montréal-Bourassa)
Budget dépenses 1973-74—Postes 8:13

Turner, Charles, député (London-Est)
Bill C-128—Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique 12:26-7; 17:36-9, 48
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:64-9; 21:89, 104-8; 22:96-8; 23:12-7, 109; 25:19, 33-6, 59-61
Budget dépenses 1973-74
Commission canadienne des transports 4:40-4
Postes 8:46-7

Turner, hon. John N., Ministre des Finances
Bill C-164
Exposé 18:8-13
Discussion 18:14-42; 19:6-7, 10-2, 22-52; 28:8-14, 16-20, 24-42

Travaux publics, Ministère
Expropriations pour aéroport Toronto 2—Pickering 6:15-6, 32, 34; 7:45

Union de Terre-Neuve au Canada, Loi
Système traversiers 1:27, 28, 29

Union Soviétique
Chemin de fer, électrification 20:99; 23:34

Vaughan, M. R. T., c.r., Président, Air Canada
Bill C-164, témoignage 27:5, 12-3, 43

Vaughan, M. R. T., c.r., Vice-président, adjoint du président du Conseil, Société Air Canada
Bill C-164 21:59, 73-4, 125; 22:49-52, 55-63, 100-2, 105-13, 126-8; 24:30; 26:9-15, 25, 40; 27:5, 12-8, 43
Vers une politique nationale de la Télécommunication: exposé du gouvernement du Canada (mars 1973)
Radio-télévision 10:5, 6
Taux télécommunications 2:12-3
Vertical Mosaic, **John Porter**
Concentration pôles décision 18:31-2

Voie maritime du Saint-Laurent, Administration
Organisation, responsabilités 1:11, 17, 20-1; 5:7, 81, 88, 90, 91
Tarifs 1:20-1
Travaux 5:92

Wardair Canada Limited
Air Canada, achat actions 21: 58-9, 73-4; 22:49-52, 54-63, 98, 100-1, 106-13, 126-9; 24:30-5, 37-9, 41-8; 26:7-38; 27:7-8; 28:31, 76, 78
Bilan financier 22:54, 57, 60-2, 106-7, 127; 24:32, 42; 26:11-2, 29-32, 35-6
Equipement 22:55-9, 62, 107-8; 24:31-2, 45; 26:11-4, 32

Watson, M. D. N., Président, Pacific Western Airlines
Bill C-128
Exposé 17:6-10
Témoignage 17:10-39

Whicher, Ross, député (Bruce)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:15-9; 21:41-3

Whitman, M. W. F., Directeur, Service de l'immobilier, Min. des Travaux publics
Expropriations pour aéroport Toronto—Pickering 6:24

Whittaker, G. H., député (Okanagan Boundary)
Bill C-164—Loi de 1973 sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (Financement et garantie) 20:91-4; 25:74-5

Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. des Transports
Aéroport d'Ottawa, améliorations 7:55

Yukon
Transports, développement 5:85

Appendices
A—Air Transport Association of Canada, Recommandations, sécurité de aviation civile nationale 12:29-35
B—Ordonnance sur navigation aérienne, série VIII, n° 4, portant sur sécurité des aéronefs 12:36-8

C— Air Transport Association of Canada, coût sécurité 13:40
D—Organisation de l'aviation civile internationale, Appendices A et B à Résolution A 17-10, 17e session (Extraordinaire), Montréal, juin 1970 15:35-42
E—Mesures de sécurité de l'aviation civile nationale se rattachant aux appendices A et B de la résolution A 17-10 de l'OACI 16:41-4
F—Chemins de fer Nationaux du Canada bilan financier 1971, 1972 18:44
G—Air Canada, Bilan financier, 1971, 1972 18:45
H—Chemins de fer Nationaux du Canada, CN hôtels, profit investissement moven 1971-72 20:109
I—Chemins de fer Nationaux du Canada, Profits retenus des propriétés vendues 1971-72 20:110
J—Chemins de fer Nationaux du Canada, Nouveau matériel roulant 20:111
K—Chemins de fer Nationaux du Canada, télécommunications, bilan financier 1962 à 72 23:111
L—Société de transport du Canadien National Ltée et sociétés de transport par camion à gestion indépendante, solde au 31 déc. 72 23:112
M—Sociétés de transport par camion à gestion indépendante, état revenus et dépenses, 1972 23:113
N—Services internationaux de consultation, revenus, dépenses 1972 23:114
O—Tour du CN à Toronto, projet 25:95-6

Document déposé

Documentation de Commission canadienne des Transports relative à Bell Canada 3:3, 4

Témoins

—Arbique, M. H., Secrétaire, Commission canadienne des transports
—Baldwin, M. J. R., Président, Société Air Canada
—Baribeau, M. B., Administrateur général projet nouvel aéroport Montréal, Min. des Transports
—Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des Transports
—Blair, M. Gordon, Avocat, Comité de la sécurité, Air Transport Association of Canada
—Burwash, M. M. E., Directeur, Comité transport chemins de fer, Commission canadienne des Transports
—Camu, M. P., Administrateur transports maritimes, Min. des Transports
—Cassidy, M. D. N., Directeur général, police et sécurité, Conseil des ports nationaux
—Cavey, M. J. H., Chef, Havres et ports, Administration Transports maritimes du Canada, Min. des Transports
—Cochrane, M. M., Vice-président, Finances, Société Air Canada
—Cornblat, M. I. C., Sous-ministre adjoint, Finances, Min. des Transports
—Corner, M. W. R., Vice-président, comptabilité, Chemins de fer Nationaux
—Currie, M. F. S., Directeur adjoint, Acquisition et vente, Division services propriété, Min. des Travaux publics
—Davis, M. G. J., Directeur, Administration têtes de ligne, Division transport des grains, Commission canadienne du blé
—Descary, M. J., Directeur, Aéroport international d'Ottawa, Min. des Transports

—Devitt, M. H. E. A., Directeur, Aéroport international de Toronto, Min. des Transports
—Douglas, M. T. C., député (Nanaimo-Cowichan-The Islands)
—Easton, M. J. Howard, Directeur général, Transport groupe de grains, Min. de l'Industrie et du Commerce
—Fleming, M. M. M., Administrateur adjoint transports aériens, Min. des Transports
—Foley, M. D. W., Sous-directeur adjoint (recherche), Commission canadienne des transports
—Foster, M. M. B., Directeur adjoint, Finances du gouvernement—Prêts, Investissements et garanties
—Gibbings, M. C. W., Commissaire, Commission canadienne du blé
—Hanley, M. J., Directeur exécutif, Exploitation et tarifs, Recherche (Télécommunications et tarifs ferroviaires), Commission canadienne des transports
—Harkins, M. D. L., Directeur, Direction, Services consultatifs en gestion, Min. des Transports
—Hase, M. E. J., Directeur, Opérations, Comité transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
—Heikkinen, M. W. J., Directeur, Aéroport de Thunder Bay, Min. des Transports
—Huck, M. W. H., Administrateur, Administration canadienne transports aériens, Min. des Transports
—Hunt, M. K. E., Vice-président, Opérations et entretien, Chemins de fer Nationaux
—Knapp, M. D. F., Directeur, Direction marine et traversiers, Min. des Transports
—Mackay, M. J. A. H., Sous-ministre, Min, des Postes
—MacMillan, M. N. J., c.r., Président et président du Conseil d'administration, Chemins de fer Nationaux du Canada
—McDowell, M. G. E., Directeur général, Projet des Aéroports région Toronto, Min. des Transports
—McLeish, M. W. M., Directeur général, Aéronautique civile, Min. des Transports
—Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports
—Marchand, M. de Montigny, Sous-ministre Suppléant, Min. des Communications
—Menzies, M. R. G., Coordonateur transport grains (Thunder Bay), Commission canadienne des Transports
—Morrisson, M. A. C., Président, Air Transport Association of Canada
—Nixon, M. Gordon, Administrateur, Gestion des télécommunications, Min des Communications
—Norberg, M. J. W., Vice-président, Service d'entretien, Société Air Canada
—Ouellet, hon. André, Ministre des Postes
—Pageau, M. F., Directeur, tarifs et classification, Min. des Postes
—Pelletier, hon. Gérard, Ministre des Communications
—Potvin, M. P., Service des fonds renouvelables, Ministère des Transports
—Pratte, M. Yves, c.r., Président du Conseil d'administration et directeur général, Société Air Canada
—Scott, M. G. A., Sous-ministre adjoint principal, Min. des Transports
—Shields, M. L., Conseiller juridique, transports aériens, Min. des Transports
—Stoner, M. O. G., Sous-ministre des Transports

—Taschereau, M. P., c.r., Vice-président exécutif, Affaires de la corporation, Chemins de fer Nationaux
—Taylor, M. C. I., Vice-président, Affaires publiques, Air Canada
—Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux
—Turner, hon. John N., Ministre des Finances
—Vaughan, M. R. T., c.r., Président, Air Canada
—Watson, M. D. N., Président, Pacific Western Airlines
—Whitman M. W. F., Directeur, Service de l'immobilier, Min. des Travaux publics
—Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. des Transports

Pour pagination, *voir* Index par ordre alphabétique

CA1 XC 27
T82
Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Tuesday, March 12, 1974
Thursday, March 28, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le mardi 12 mars 1974
Le jeudi 28 mars 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Organization Meeting and
Estimates 1974-75—
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

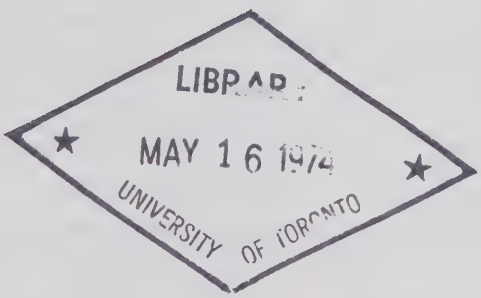
Réunion d'organisation et
Budget des dépenses 1974-1975—
Commission canadienne des transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Second Session
Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la
vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blouin
Campbell
Corriveau
Ellis
Godin
Hurlburt
Loiselle
MacKay
Mackasey
Mazankowski
McKenzie
McRae
Rose
Schellenberger
Stewart (*Cochrane*)
Stewart (*Marquette*)
Turner
(*London East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, March 1st, 1974:

Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Loiselle
Mr. Campbell replaced Mr. Comtois
Mr. Blouin replaced Mr. Béchard

On Monday, March 11, 1974:

Mr. Caouette (*Charlevoix*) replaced Mr. Godin
Mr. Godin replaced Mr. Caouette (*Charlevoix*)

On Tuesday, March 12, 1974

Mr. Ellis replaced Mr. McCain
Mr. Schellenberger replaced Mr. Higson
Mr. Rompkey replaced Mr. Mackasey
Mr. Roy (*Timmins*) replaced Mr. Blouin
Mr. Howard replaced Mr. Rose
Mr. Hurlburt replaced Mr. McKenzie
Mr. Rose replaced Mr. Howard
Mr. Blouin replaced Mr. Lessard
Mr. Watson replaced Mr. Rompkey

On Wednesday, March 13, 1974:

Mr. Mackasey replaced Mr. Watson
Mr. Loiselle replaced Mr. Roy (*Timmins*)

On Wednesday, March 27, 1974:

Mr. McKenzie replaced Mr. Blenkarn

On Thursday, March 28, 1974:

Mr. Corriveau replaced Mr. Guay (*St. Boniface*)

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 1er mars 1974:

M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Loiselle
M. Campbell remplace M. Comtois
M. Blouin remplace M. Béchard

Le lundi 11 mars 1974:

M. Caouette (*Charlevoix*) remplace M. Godin
M. Godin remplace M. Caouette (*Charlevoix*)

Le mardi 12 mars 1974:

M. Ellis remplace M. McCain
M. Schellenberger remplace M. Higson
M. Rompkey remplace M. Mackasey
M. Roy (*Timmins*) remplace M. Blouin
M. Howard remplace M. Rose
M. Hurlburt remplace M. McKenzie
M. Rose remplace M. Howard
M. Blouin remplace M. Lessard
M. Watson remplace M. Rompkey

Le mercredi 13 mars 1974:

M. Mackasey remplace M. Watson
M. Loiselle remplace M. Roy (*Timmins*)

Le mercredi 27 mars 1974:

M. McKenzie remplace M. Blenkarn

Le jeudi 28 mars 1974:

M. Corriveau remplace M. Guay (*St. Boniface*)

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

ORDER OF REFERENCE

Friday, March 1, 1974

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 1er mars 1974

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 12, 1974
(1)

[*Text*]

The Standing committee on Transport and Communications met this day at 8:20 o'clock p.m., for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Ellis, Godin, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Hurlburt, MacKay, Mazankowski, McRae, Rompkey, Rose, Roy (*Timmins*), Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Stewart (*Marquette*), Turner (*London East*) and Watson.

Other Members present: Messrs. Higson and Whittaker.

The Clerk presided over the election of the Chairman of the Committee.

Mr. McRae, seconded by Mr. MacKay, moved,—That Mr. Horner (*Crowfoot*), do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the said motion, it was agreed to and Mr. Horner (*Crowfoot*) was invited to take the Chair.

Mr. Horner (*Crowfoot*) thanked the Committee for the honour bestowed upon him and called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Rose moved,—That Mr. Benjamin be elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Campbell moved that,—Mr. McRae be elected Vice-Chairman of this Committee.

After debate, the question being put on the motion of Mr. Rose,—That Mr. Benjamin be elected Vice- Chairman of this Committee, it was agreed to on the following division: YEAS—3; NAYS-1.

And a point of order having been raised as to whether or not it was within the prerogatives of the Chairman to submit to the Committee only the first motion. Mr. Chairman ruled that it was a long-standing practice in Parliament that a Committee can only be asked to pass judgment on one motion at a time and once a determination has been made by that Committee, that determination had to be accepted as a decision of the committee.

From this ruling, Mr. Roy (*Timmins*) appealed to the Committee.

The question being put by the Chairman: "Shall the ruling of the Chair be sustained?" It was decided in the affirmative on the following division: YEAS—10; NAYS—8.

On motion of Mr. Ellis, it was agreed that the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence providing that the Chairman be authorized to order additional copies, if necessary, and as a supplementary issue an Index prepared by the Library of Parliament.

Mr. McRae moved that,—Three Liberals, three Progressive Conservatives (including the Chairman), one N.D.P. and one member of the Social Credit party do compose the Subcommittee on Agenda and Procedure.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 12 MARS 1974
(1)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 20 pour s'organiser.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Ellis, Godin, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Howard, Hurlburt, MacKay, Mazankowski, McRae, Rompkey, Rose, Roy (*Timmins*), Schellenberger, Stewart (*Cochrane*), Stewart (*Marquette*), Turner (*London-Est*) et Watson.

Autres députés présents: MM. Higson et Whittaker.

Le greffier préside à l'élection du président du Comité.

M. McRae, appuyé par M. MacKay, propose,—Que M. Horner (*Crowfoot*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée et M. Horner (*Crowfoot*) est invité à occuper le fauteuil.

M. Horner (*Crowfoot*) remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a fait et lui demande de présenter une motion en vue d'élire un vice-président.

M. Rose propose,—Que M. Benjamin soit élu vice-président du Comité.

M. Campbell propose,—Que M. McRae soit élu vice-président du Comité.

Après débat, la motion de M. Rose «Que M. Benjamin soit élu vice-président du Comité», est mise aux voix et est adoptée sur division par trois voix contre une.

On invoque le Règlement pour savoir si oui ou non il appartient au président de ne soumettre au Comité que la première motion. Monsieur le président décide qu'il est d'usage depuis longtemps au Parlement qu'un Comité soit appelé à ne se prononcer que sur une seule motion à la fois et une fois que ce Comité a pris une décision, elle doit être acceptée comme telle.

M. Roy (*Timmins*) en appelle de cette décision au Comité.

La motion du président: «La décision du président doit-elle être confirmée?» est mise aux voix et est adoptée sur division par 10 voix contre 8.

Sur motion de M. Ellis, il est convenu que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages, pourvu que le président soit autorisé au besoin à ordonner l'impression de copies supplémentaires, ainsi qu'en supplément, un index préparé par la bibliothèque du Parlement.

M. McRae propose que,—Trois libéraux, trois conservateurs progressistes (dont le président) un NPD et un membre du Crédit social composent le sous-comité du programme et de la procédure.

After debate thereon, the question being put on the said motion it was agreed to.

On motion of Mr. Guay (*St. Boniface*), it was agreed that the Chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of Evidence when a quorum is not present, provided that at least five members are present and at least two parties are represented.

At 9:16 o'clock p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Guay (*Saint-Boniface*), il est convenu que le président soit autorisé à tenir des séances en vue de recevoir et d'autoriser l'impression des témoignages, à défaut de quorum, pourvu que cinq membres au moins soient présents et que deux partis au moins soient représentés.

A 21 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, MARCH 28, 1974
(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:15 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blouin, Campbell, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Hurlburt, Loiselle, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*).

Other Members present: Messrs. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) and Howard.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. R. G. Menzies, Rail Rationalization Officer, Former Gain Co-ordinator at Lakehead.

Agreed,—That the Chairman be authorized to send a letter to the Minister of Transport relating to the possibility of the Committee travelling in the near future regarding rail transportation.

The Committee proceeded to the consideration of its Order of Reference of Friday, March 1, 1974 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 which reads as follows:

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to the Department of Communications;

Vote L10 relating to the Canadian Overseas Telecommunication Corporation;

Votes 1 and 5 relating to the Post Office;

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 and 55 relating to the Department of Transport;

Vote 60 relating to the Atlantic Pilotage Authority;

Votes 70 and 75 relating to the Canadian Transport Commission;

Vote 80 relating to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.;

Vote 85 relating to the Laurentian Pilotage Authority;

Votes 90, 95 and L100 relating to the National Harbours Board;

Vote L105 relating to Northern Transportation Company Limited;

Vote 110 relating to the Pacific Pilotage Authority;

LE JEUDI 28 MARS 1974
(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h. 15 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blouin, Campbell, Corriveau, Ellis, Horner (*Crowfoot*), Hurlburt, Loiselle, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*).

Autres députés présents: MM. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) et Howard.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'hon. E. J. Benson, président; M. R. G. Menzies, agent de rationalisation des chemins de fer, ancien coordonnateur des grains, à Lakehead.

Il est convenu,—Que le président soit autorisé à envoyer une lettre au ministre des Transports concernant un éventuel voyage du Comité sous peu à propos des transports par chemin de fer.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974, relatif au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975, et qui est le suivant:

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Communications;

Le crédit L10 ayant trait à la Société canadienne des télécommunications transmarines;

Les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Postes;

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, L30, 35, 40, 45, L50 et 55 ayant trait au ministère des Transports;

Le crédit 60 ayant trait à l'Administration de pilotage de l'Atlantique;

Les crédits 70 et 75 ayant trait à la Commission canadienne des transports;

Le crédit 80 ayant trait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée;

Le crédit 85 ayant trait à l'Administration de pilotage des Laurentides;

Les crédits 90, 95 et L100 ayant trait au Conseil des ports nationaux;

Le Crédit L105 ayant trait à la Société des transports du Nord Limitée;

Le crédit 110 ayant trait à l'Administration de pilotage du Pacifique;

Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority;

Vote L65 relating to the Canadian National Railways, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Vote 70—*Canadian Transport Commission—Operating Expenditures.*

The witnesses answered questions.

Agreed,—That Vote 70 stand.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, April 2, 1974.

Les crédits 115 et 120 ayant trait à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; et

Le crédit L65 ayant trait aux Chemins de fer Nationaux du Canada soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit 70—*Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement.*

Les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le crédit 70 soit réservé.

A 12 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 2 avril 1974, à 9 h 30.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 28, 1974.

• 1109

[*Texte*]

The Chairman: Order, gentlemen.

This morning we have the Main Estimates of the Department of Transport before the Committee and we have Mr. Benson, head of the CTC before us.

Before we get into that detail, I think I should report to you on the steering committee meeting which we held last week in my office. It was decided at that meeting that the Committee should make some effort to try to rationalize or to straighten out what could be the best transportation policy for Canada. It seems that some people in the department and in politics are in a quandary, so I volunteered to the steering committee to draft a proposed letter that could be sent from this Committee to the Minister of Transport. I will read my draft and accept all criticism offered and change it any way the Committee wants, but from reading the draft you will get the concept of what this steering committee had in mind in any case.

• 1110

This is merely a proposal put forward to you, not by me, but by the steering committee of this Committee for approval or rejection by this Committee.

Dear Mr. Minister

This Committee would like you to know we sympathize with your difficulties in wrestling with the development of a new transportation policy. While we respectfully recognize the responsibility of developing policy is that of the government and the Cabinet, we on the Standing Committee of Transportation and Communications feel that we could assist in the clarification of the problem if the government would give its consent for us to travel and look into transportation difficulties at Thunder Bay, at the movement of cars in and out of the elevators and the track problems reaching Thunder Bay. We could also hear some of the problems with regard to rail line abandonment which might assist the government in making a decision on this matter some time this year.

Further, we feel that we could examine the boxcar shortage in grain and lumber industries and the movement of the same through the Rocky Mountains in the Vancouver area.

That, as I said, is merely—I am sorry Paul missed that, he is just coming in—a tentative thought in which I tried to put together the expressions of the steering committee in directing a letter to the Minister. Mr. Guay advised me that I should also send a copy of the letter to Mr. MacEachen, which I am prepared to do.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, just for curiosity, why did you choose the Thunder Bay area particularly and the Vancouver area?

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 28 mars 1974

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, messieurs.

Ce matin, nous étudierons le budget principal du ministère des Transports; notre invité est M. Benson, directeur de la CCT.

Avant de nous lancer dans une analyse circonstanciée, je devrais vous informer de ce qui s'est passé à la réunion du Comité directeur tenue la semaine dernière dans mon bureau. Lors de cette réunion, il a été décidé que le Comité devrait s'employer activement à proposer une politique rationnelle du transport ou encore y apporter des remèdes pour qu'elle réponde le mieux aux intérêts du Canada. Certains ministériels et politiciens me semblent-il se trouvent dans une impasse, si bien que je me suis porté volontaire au comité directeur pour rédiger une proposition de lettre que pourrait envoyer ce comité au ministre des Transports. Je vous en lirai le brouillon et j'accueillerai toutes les critiques qui en découleront, après quoi je ferai les modifications qui me seront suggérées par le comité.

Ceci n'est qu'une simple proposition que je m'empresse de vous présenter non pas à mon nom, mais au nom du comité directeur; à vous de décider.

Monsieur le ministre,

Ce comité tient à vous faire savoir que nous comprenons fort bien les difficultés en ce qui concerne l'élaboration d'une nouvelle politique de transport. Même si en toute déférence nous reconnaissons que la responsabilité de l'élaboration d'une politique relève du gouvernement et du Cabinet, nous estimons, en tant que membres du comité permanent des Transports et des Communications, pouvoir vous aider à définir le problème si le gouvernement nous permettrait d'effectuer des voyages pour analyser les difficultés relatives au transport à Thunder Bay ainsi que le mouvement des wagons à l'entrée et à la sortie des élévateurs et les problèmes du rail atteignant Thunder Bay. Nous pourrions également entendre certaines difficultés concernant l'abandon de quelques lignes ferroviaires ce qui en somme pourrait aider le gouvernement à prendre une décision à cet égard cette année.

En outre, nous pourrions examiner la pénurie de wagons couverts dans les secteurs industriels des céréales de provende et du bois ainsi que l'acheminement de ces mêmes produits vers la région de Vancouver en passant par les montagnes Rocheuses.

Comme je l'ai précisé ... je regrette mais Paul n'a pas saisi ce détail, puisqu'il vient d'entrer ... cette lettre n'est qu'un brouillon de lettre au ministre reflétant l'ensemble des préoccupations du comité directeur. M. Guay m'a conseillé d'envoyer un exemplaire de la lettre à M. MacEachen et je suis fort disposé à le faire.

M. Ellis: Monsieur le président, à titre de curiosité j'aimerais savoir pourquoi vous avez choisi la région de Thunder Bay notamment et celle de Vancouver?

[*Text*]

The Chairman: Well, of course, Mr. McRae had quite a bit to say; he is on the steering committee and he is partial to Thunder Bay, I do not know why. He particularly wanted us to visit Thunder Bay. I particularly have that long-time interest in the Vancouver problem and the movement of cars in and out of the waterfront areas.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, my point was that, although I appreciate there are some very real problems in boxcars and the movement of grain and lumber in the western provinces, and I am sure that there are some particularly difficult problems in Thunder Bay, I think it is fair to say that better than half of all train movements in Canada are in the Montreal-Toronto corridor. I think you would have to include that in any investigation of rail problems in Canada.

One of the problems we have had, as you are well aware, is the increasing number of derailments, and if we ever have a derailment of a passenger train in that corridor, and I think it is a very real possibility, we will have a catastrophe on our hands and an outcry from the Canadian public the likes of which we have not seen before.

The Chairman: Mr. Ellis, I do not dispute what you are saying, but I have always believed in just opening the door a crack to get your foot in; then once it is open, if we travel to western Canada, I would not blame a Maritimer for saying, "You naughty guys; you went out there and you did not come to the Maritimes". Then, I can go to the Minister and say, "Look, we are under pressure; we have to go to the Maritimes", and I think we could get to the Maritimes. But if you open the door completely you are apt to get a rejection and that is the last thing I want. That is the only caution I give you, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: My only point is . . .

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: In order to support the Chair, may I say that for some time the transportation problems and associated labour problems, mainly rail, have been particularly difficult in western Canada, lumber cars, grain movement, labour problems in the Vancouver area and track maintenance both in north and central British Columbia, and track abandonment in the western provinces. A number of motions were passed by the steering committee last year for a trip to look at western transportation problems. I am not suggesting—but there are equal difficulties elsewhere in Canada, including the area which Mr. Ellis represents. I do recall, however, that some four years ago or perhaps a little bit more than that, we did have a special visit of the transportation Committee to the Atlantic Provinces. There has not been an equivalent one to Western Canada. And I do not recall any westerner griping at that point, that we were not going west. It seems to me that we are going to have to look at these matters all over Canada. You know, like the Frenchman said when he kissed the girl on the hand, you have to make a start somewhere. And we are just suggesting that perhaps the western problems are pretty important right now.

[*Interpretation*]

Le président: Eh bien, vous savez que M. McRae a eu son mot à dire dans cette affaire: il fait partie du comité directeur et son cœur est attaché à Thunder Bay. Franchement je ne sais pas pourquoi. Il voudrait tout particulièrement que nous visitions Thunder Bay. Quant à moi, je m'intéresse vivement depuis longtemps au problème de Vancouver et à l'acheminement des wagons à l'entrée et à la sortie des ports.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai essayé de faire valoir le point suivant: même si je constate qu'il existe des difficultés réelles dans le domaine des wagons couverts et de l'acheminement des céréales et de la pulpe dans les provinces de l'Ouest et je ne doute pas le moins du monde qu'il existe des difficultés particulières à Thunder Bay, il est juste de dire à mon sens que plus de la moitié des convois voyagent sur le corridor Montréal-Toronto. A mon sens, il vous faudrait tenir compte de ce corridor dans toute enqnquête sur les problèmes ferroviaires au Canada.

Comme vous le savez fort bien, une des difficultés qui s'est posée est l'accroissement du nombre de déraillements. Or, si jamais un train de voyageurs déraillait sur ce corridor, ce qui est une éventualité tout à fait plausible, nous serions frappés d'une catastrophe insurmontable et le grand public canadien serait outragé comme il ne l'a jamais été auparavant.

Le président: Monsieur Ellis, je ne m'attaque pas à ce que vous dites mais j'ai toujours cru qu'il fallait un peu ouvrir la porte pour y mettre le pied; une fois ouverte, cette porte nous permettrait de voyager dans l'Ouest du Canada et nous ne pourrions pas blâmer les Maritimes qui ne manqueraient pas de nous accuser: «Enfants terribles! vous êtes rendus là-bas sans même venir nous visiter dans les Maritimes». A ce moment-là, je puis m'adresser au ministre et lui dire: Écoutez, on exerce sur nous des pressions très fortes et il nous faut absolument visiter les Maritimes» et je pense que nous pourrions gagner notre cause. Mais si vous ouvrez la porte complètement, vous vous exposez à un rejet et c'est certainement la dernière chose que nous souhaitons. Voilà le seul avertissement que je me permets de vous faire, monsieur Ellis.

M. Ellis: Ce que je voulais faire valoir . . .

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Qu'il me soit permis de dire en vue d'appuyer le président que depuis déjà quelque temps les problèmes de transport et les difficultés connexes de la main-d'œuvre touchant notamment les chemins de fer se sont fait sentir surtout dans l'Ouest du Canada à cause des wagons transportant le bois et les céréales fourragères, des problèmes de main-d'œuvre dans la région de Vancouver, de l'entretien des voies ferrées à la fois dans le centre nord de la Colombie-Britannique et de l'abandon des voies ferrées dans les provinces de l'Ouest. Le comité directeur de l'an dernier a adopté un bon nombre de motions suite à un voyage qui visait à étudier les problèmes de transport dans l'Ouest du Canada. Je ne veux rien insinuer . . . mais je soutiens qu'il existe d'autres difficultés égales en importance ailleurs au Canada, y compris la région que représente M. Ellis. Je me souviens toutefois qu'il y a quatre ans environ, ou peut-être un peu plus, le comité des transports et des communications a rendu une visite spéciale aux provinces de l'Atlantique. En revanche, aucune visite similaire n'a été prévue pour l'Ouest du Canada. Et je ne me souviens pas non plus qu'un citoyen de l'Ouest ait rechigné sur ce point, soit que nous n'allions pas dans l'Ouest. Il nous faudrait,

[*Texte*]

• 1115

The Chairman: I do not disagree with you, Mr. Rose. There is one point that I should make, however. What I am alluding to in the letter is that we could also hear some of the problems with regard to rail-line abandonment which might assist the government in making a decision. The present witness can verify or disagree with what I am saying but, right now all rail-line abandonments are frozen until January 1, 1975, which is not too far away. I think perhaps clarification of that particular problem between now and January 1, 1975, would be desirable. That particular problem is pretty well located on the Prairies, as I understand it and that is what I am alluding to in that letter.

Mr. McRae, did you want to comment?

Mr. McRae: No sir.

The Chairman: I see. Mr. Howard.

Mr. Howard: Yes, Mr. Chairman, if I had a vote, I would certainly vote for your letter.

The Chairman: Thank you.

Mr. Howard: In the drafting of it, to pay respects to the important parts of British Columbia, we should not confine the reference just simply to Vancouver. That is really not a very significant part of the province. When it comes to difficulties about railway and transportation, it is the whole interior and the northern part that have great problems and great difficulties. That is just a suggestion in terms of phraseology.

The Chairman: I am very familiar with Boston Bar and all the accidents there.

Mr. Howard: Boston Bar is not very far away from Vancouver; it is just slightly removed from the . . .

The Chairman: In any case, I appreciate your criticism, Mr. Howard. Are there any further comments with regards to the letter? And I note Mr. Ellis' thoughts. I am certain that Montreal and Toronto would not be forgotten by this Committee for very long without Mr. Ellis and a lot of other people reminding us of it. But if there is no more major criticism of the letter, I take it from this Committee that I can forward it on to the two respective ministers and anxiously await their reply. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: There seems to be some kind of an agreement with that concept.

My Clerk informs me that the Minister of Transport will be available next Thursday on April 4. Is everybody agreed to continue the study of the estimates . . .

[*Interprétation*]

me semble-t-il, étudier ces problèmes dans tout le Canada. Comme chacun le sait, comme disent les Français, quand ils embrassent la main d'une femme, il faut bien commencer quelque part. Et tout ce que nous disons, c'est que peut-être les problèmes de l'Ouest occupent à l'heure actuelle une très grande importance.

Le président: Je n'en disconviens pas, monsieur Rose. Toutefois, je tiens à faire valoir cet argument. Ce à quoi je me réfère dans la lettre, c'est que nous pourrions également nous mettre au courant de certains problèmes concernant l'abandon de lignes ferroviaires, ce qui pourrait peut-être assister le gouvernement dans sa prise de décision. L'actuel témoin peut vérifier ou réfuter ce que je dis, mais pour l'instant, tous les abandons de lignes ferroviaires sont gelés jusqu'au 1er janvier 1975, date qui n'est pas trop éloignée à vrai dire. Il me semble que des décisions sur ce problème particulier, à partir de cet instant jusqu'au 1er janvier 1975, s'imposent. Ce problème particulier est bel et bien situé dans les Prairies et c'est ce que j'essaie de faire ressortir dans cette lettre.

Monsieur McRae, vous vouliez intervenir?

M. McRae: Non, monsieur.

Le président: Bon. Monsieur Howard.

M. Howard: Oui, monsieur le président, si j'avais le droit de vote, je me prononcerais certainement en faveur de votre lettre.

Le président: Je vous en remercie.

M. Howard: En préparant cette lettre qui rend hommage aux parties importantes de la Colombie-Britannique, nous devrions quand même ne pas nous confiner uniquement à Vancouver. Cette île ne constitue pas une partie très importante de la province. Quand on en vient aux difficultés ferroviaires et aux problèmes de transport, c'est tout l'intérieur et la partie nordique qui entrent en cause, car c'est à ce point que se situent les difficultés les plus graves. Voilà donc une proposition que je vous fais qui est une simple question de phraséologie.

Le président: Je suis très au courant de l'affaire *Boston Bar* et de tous les accidents là-bas.

M. Howard: *Boston Bar* n'est pas si peu loin de Vancouver; cet endroit est quelque peu éloigné de . . .

Le président: De toute façon, j'accueille votre critique, monsieur Howard. D'autres commentaires, messieurs, à propos de la lettre? Je tiens compte des pensées de M. Ellis. Je suis persuadé que ni Montréal, ni Toronto ne seront oubliés très longtemps par ce comité sans que M. Ellis, et bien d'autres personnes ne nous le soulignent. Cependant, si l'on n'a pas d'autres critiques importantes à formuler à propos de la lettre, dois-je comprendre que ce comité convient que j'envoie cette lettre, aux deux ministres respectifs, après quoi nous attendrons leurs réponses en toute hâte? C'est convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous semblons nous entendre sur cette notion.

Le greffier m'informe que le ministre des Transports sera disponible le jeudi 4 avril. Êtes-vous tous d'accord pour poursuivre l'étude du budget . . .

[*Text*]

Mr. McRae: What was that again?

The Chairman: The Minister of Transport is available April 4, and we will continue our study of the department's estimates at that time with the Minister as a witness. There seems to be some agreement to that.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McRae: What about next Tuesday, Mr. Chairman?

The Chairman: The Minister is not available next Tuesday but we could have another meeting next Tuesday. We could have another meeting with the CTC and Mr. Benson next Tuesday. I have no objection to that at all.

Mr. Murta: Can the CTC be here next Tuesday?

The Chairman: Nine-thirty, next Tuesday. That is settled.

We now call Vote 70, on page 27-64 in the blue book.

Transport
D—Canadian Transport Commission

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$15,294,000

We have Mr. Benson, President of the Canadian Transport Commission; Mr. Arbique, Secretary; and Mr. Scoulfield, the Financial Adviser for the CTC. I will ask Mr. Benson to make a short comment, and you can then question him on his expenditures . . .

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): It was not my intention to make a statement at this time. I made a statement last year which covered the general outline of what the commission's function is.

• 1120

I think it is probably most advantageous if we proceed with questions with respect to the estimates.

The Chairman: Okay. Mr. Benson has made an opening statement. You all have a copy of the most recent CTC report, 1973. It was circulated yesterday, I think. I now have Mr. MacKay on my list.

Mr. MacKay: Mr. President, dealing generally for a moment with your department's main estimates, I would like to ask you, first of all, to comment on certain implications that have been made. Perhaps the CTC as it now stands is too all-encompassing. Has it, like the proverbial camel in the Arab's tent, left no room for the Minister to control effectively the direction of his department? Would you give me a comment on that?

Mr. Benson: First of all, I do not think I want to comment on statements of the Minister. However, I would point out that the CTC was a result of the National Transportation Act and combined the Air Transport Committee, the Railway Transport Committee and the Maritime Transport Commission. All of the decisions of the CTC which are made pursuant to law passed by Parliament, or in some cases statements of policy of the government—here I am thinking about . . .

[*Interpretation*]

M. McRae: Vous dites?

Le président: Le ministre des Transports est disponible le 4 avril et nous poursuivrons l'étude du budget de son ministère ayant comme témoin le ministre lui-même. Nous nous sommes entendus là-dessus me semble-t-il.

Des voix: C'est convenu.

M. McRae: Et que dire de mardi prochain, monsieur le président?

Le président: Le ministre n'est pas disponible mardi prochain, mais nous pourrions tenir une autre réunion en ce jour. Nous pourrions avoir une autre réunion avec la CCT et M. Benson mardi prochain. Je n'y vois pas d'objection.

M. Murta: La CCT peut-elle être ici mardi prochain?

Le président: Soyons ici à 9 h 30 mardi prochain. C'est une affaire réglée.

Passons maintenant au crédit 70, à la page 27-64 du Livre bleu.

Transports
D—Commission canadienne des transports

Crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—$15,294,000

Le comité a l'honneur de recevoir aujourd'hui M. Benson, le président de la Commission canadienne des transports, M. Arbique, son secrétaire et M. Scoulfield, conseiller financier de la même institution. J'inviterai M. Benson à faire une brève intervention après quoi vous pourrez l'interroger sur ces dépenses . . .

L'honorable E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports): Je n'ai pas l'intention de présenter une déclaration liminaire pour l'instant. J'en ai fait une l'an dernier qui couvrait le profil général du rôle de la Commission.

Je pense qu'on aurait tout intérêt à passer aux questions sur le budget.

Le président: D'accord. M. Benson a prononcé sa déclaration préliminaire. Vous avez tous un exemplaire du rapport le plus récent de la CCT de 1973. Je l'ai fait circuler hier. Pour l'instant, M. MacKay figure sur ma liste.

M. MacKay: Monsieur le président, si l'on parle pour l'instant d'une façon générale des prévisions budgétaires de votre Ministère, j'aimerais vous demander tout d'abord de commenter certains sous-entendus qui ont été lancés. La CCT sous sa forme actuelle engloberait trop d'éléments. Tel le chameau proverbial entré dans la tente de l'Arabe le ministre a-t-il suffisamment de jeu pour exercer un contrôle efficace sur la direction de son Ministère?

M. Benson: En premier lieu, je n'aime pas commenter la déclaration du ministre. Toutefois, je signalerai que la CCT est régie par la Loi sur le transport national et réunit le Comité des transports aériens, celui des transports ferroviaires et la Commission des transports maritimes. Chacune des décisions de la CCT prises conformément à la loi adoptée par le Parlement dans certains cas en vertu de déclarations de principe du gouvernement . . . et je songe notamment . . .

[*Texte*]

Mr. Ellis: I want to catch exactly what you said.

Mr. Benson: Our decisions are made pursuant to legislation passed by Parliament or, in some cases, a direction from the Minister of Transport. Here I am thinking specifically of, for example, the regional air policy, which was a statement of policy by the Minister of Transport.

In other cases the government designates airlines that go to certain countries in the world. Any of the decisions of the Canadian Transport Commission are subject to appeal to the federal court, to the Supreme Court of Canada, and to the Governor in Council.

Mr. MacKay: You are talking of Section 64 of the National Transportation Act.

Mr. Benson: Yes. And the Governor in Council can alter or reverse any decision of the Commission.

Mr. MacKay: It takes a long—time.

Mr. Benson: No, it does not necessarily take a long time. It did not take long with Bell Canada last year. In the past year there have been two instances where the Cabinet has chosen to alter a decision of the Commission. One was the Bell Canada case. Another one was the Norontair case where it was decided that a licence should be issued and a direction came from the Minister to issue a licence. That was under the Aeronautics Act.

Mr. McRae: Mr. President, I am very sorry to interrupt you like this, but you realize the pressures of time. I appreciate that you do not want to comment necessarily on what the Minister said. However, in *Hansard* on March 7 of this year, he made the statement that we have the CTC which has final authority over almost everything, except in a few cases where there is provision for an appeal to the Minister.

How exactly do you see your role as compared to the Minister of Transport in regulating and enforcing certain courses of action regarding transport policies and operations? Is there a conflict? Does he need more authority as he explained?

Mr. Benson: Whether or not the Minister needs more authority I think is a matter for Parliament to decide.

Mr. McRae: I appreciate that, sir, but I would like some guidance.

Mr. Benson: I would indicate, as I have indicated previously, that any decisions of the Commission are subject to appeal to Cabinet, and the Cabinet can alter them or can rescind such decisions. So the power is there.

Mr. McRae: In summary then, sir, you are saying that really the Minister of Transport has enough authority, has enough clout now, as it were, to enforce the policy direction that he and his government would like to see taken with regard to transportation in this country.

Mr. Benson: I am speaking within the powers that the CTC has.

Mr. McRae: They are pretty extensive, according to the Minister.

[*Interprétation*]

M. Ellis: Que voulez-vous dire au juste?

M. Benson: Nos décisions sont conformes à la loi adoptée par le Parlement ou mettent en application des directives du ministre des Transports. Je songe notamment à la politique aérienne régionale qui était en fait une déclaration de principe du ministre des Transports.

En d'autres cas, l'État détermine quelle lignes aériennes s'acheminent vers certains pays du monde. En outre chacune des décisions de la Commission canadienne des transports peut faire l'objet d'un appel devant le tribunal fédéral, la Cour suprême du Canada et le Gouverneur en conseil.

M. MacKay: Vous parlez sans doute de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports.

M. Benson: Oui. Le Gouverneur en conseil peut modifier ou renverser toute décision de la Commission.

M. MacKay: Cela peut être fort long!

M. Benson: Pas nécessairement. L'affaire Bell Canada n'a pas pris beaucoup de temps l'an dernier. Pendant cette même période le cabinet a jugé dans deux cas de modifier la décision de la Commission dont l'une était l'affaire Bell Canada. L'autre se rapportait à l'affaire Norontair où il a été décidé qu'un permis devait être délivré et c'est le ministre lui-même qui a été décidé qu'un permis devait être délivré et c'est le ministre lui-même qui a émis la directive de la délivrance du permis. Cette mesure s'est faite en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

M. McRae: Monsieur le président, je regrette de vous interrompre ainsi, mais vous n'êtes pas sans connaître les brefs délais qui nous sont impartis. Je comprends que vous n'ayez aucunement l'intention de commenter les propos du ministre. Toutefois, dans le Hansard du 7 mars de cette année, il a fait la déclaration selon laquelle la CCT a le pouvoir de décision en toutes choses ou presque à l'exception de quelques causes où l'on peut interjeter appel auprès du ministre.

Comment concevez-vous exactement votre rôle par rapport à celui du ministre des Transports dans le domaine de la réglementation et l'application des politiques du transport? Y a-t-il conflit? Le ministre a-t-il besoin de plus de pouvoirs comme il l'a expliqué?

M. Benson: Il appartient au Parlement de décider si le ministre doit être nanti de pouvoirs étendus.

M. McRae: Je comprends, mais j'aimerais quand même avoir certaines lumières à ce sujet.

M. Benson: Je répète comme je l'ai déjà dit plus tôt que toute décision de la Commission est soumise à une procédure d'appel au cabinet et que ce dernier peut modifier ou abroger de telles décisions. C'est lui qui détient le pouvoir.

M. McRae: En résumé, monsieur, vous dites que le ministre des Transports est suffisamment habilité pour faire exécuter les directives de principe que le gouvernement ou lui-même aimerait voir réaliser en ce qui concerne le transport au pays.

M. Benson: Dans le cadre des pouvoirs de la CCT.

M. McRae: D'après le ministre, ces pouvoirs sont pas mal vastes.

[*Text*]

Mr. Benson: The CTC does not have ultimate power in many matters. One can take the subsidization of freight rates, as an example. We have the Atlantic Region Freight Assistance Act to administer. That required legislation by the government. If one was to pay a subsidy somewhere else it would require legislation and authority for the commission to make such payments. We do not have ultimate authority in that sense.

• 1125

Mr. MacKay: Sir, you have agreed with me that some of your comments so far are referable to Section 64 of the National Transportation Act and the Governor in Council being able to rescind certain things that the CTC does. I gather that you have considerable respect for the powers embodied in this particular section of the act. What about Section 262 of the Railway Act which requires the carriers to exercise due diligence, and so on, in moving commodities? Do you think this is a valuable tool?

Mr. Benson: Well, the section has been used by the Commission. The Barrie decision is an example. It was under Section 262 of the Railway Act. We ordered the railway to institute a service. That section has not been used all that frequently but on a number of occasions it has been used.

Mr. MacKay: It does have fairly useful directive powers, does it not? You find this pretty useful upon occasion?

Mr. Benson: Yes, it is a useful section.

Mr. MacKay: I gather, Mr. Benson, that you do not feel, on the one hand, that your commission has emasculated the department or the minister; you feel he still has enough authority if he wants to use it, but on the other hand, you are not prepared to concede that you could get by with any less—or are you?

Mr. Benson: Well, we are given a certain job to do and we are given certain powers under a variety of statutes to do that.

Mr. MacKay: Yes.

Mr. Benson: If Parliament chooses to vary those statutes to say that you have different powers, or either more or less power in certain areas, that is entirely up to Parliament. We have to operate within the legislation that we have, and we are quite willing to do that.

Mr. MacKay: Are you satisfied, Mr. Benson, that you have enough authority at present under the existing legislation to do the type of job that you would like to do?

Mr. Benson: That certainly is a leading question. One has to decide, first of all, the job one would like to do. I think the job that we have is defined within the National Transportation Act. Under the various other statutes that we have, we can carry out the policy as laid down in the National Transportation Act. If one wants to vary that policy and have a different kind of policy, then one has to look at powers, who has authority, and that sort of thing. We do not run the railroads. We do not have that kind of power. If one wants that kind of power it is not included under the legislation that we have.

[*Interpretation*]

M. Benson: La CCT n'a pas l'autorité ultime dans ces affaires. A titre d'exemple, on peut mentionner la subvention des tarifs de fret. Nous sommes chargés d'administrer la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Pour que ces subventions puissent être réservées, il a fallu que le gouvernement fasse adopter une législation. Si l'on voulait payer des subventions ailleurs, il faudrait une législation semblable et que des pouvoirs soient confiés à la Commission pour effectuer de tels versements. Nous n'avons pas de pouvoirs absolus dans ce sens.

M. MacKay: Monsieur, vous avez convenu que certaines de vos remarques jusqu'à présent concernent l'article 64 de la Loi nationale sur les transports et le fait que le gouverneur en conseil puisse revenir sur certaines des décisions de la CCT. Je suppose que vous nourrissez un grand respect vis-à-vis des pouvoirs que confère cet article de la loi. Connaît-il l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer qui stipule que les transporteurs doivent faire preuve de diligence dans le transport des produits? Pensez-vous que c'est là un outil de valeur?

M. Benson: La Commission a déjà fait appel à cet article. La décision Barrie en est un exemple. Nous nous sommes fondés sur l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer pour ordonner à la société ferroviaire d'ouvrir une ligne. Cet article n'a pas été utilisé très souvent, mais il l'a quand même été en certaines occasions.

M. MacKay: Il vous donne des pouvoirs relativement importants, n'est-ce pas? Vous les trouvez utiles de temps à autre?

M. Benson: Oui, c'est un article utile.

M. MacKay: Je suppose, monsieur Benson, que vous ne pensez pas que votre Commission limite les pouvoirs du Ministère; vous considérez que le Ministère a toujours suffisamment de pouvoirs s'il veut les utiliser, mais vous n'êtes pas prêts non plus à concéder que vous-même en avez trop?

M. Benson: On nous donne un certain travail à faire et certains pouvoirs nous sont conférés par toute une série de législation pour l'accomplir.

M. MacKay: Oui.

M. Benson: Si le Parlement décide de modifier ces législations pour renforcer ou réduire certains pouvoirs, c'est à lui seul qu'il appartient d'en décider. Nous devons respecter la législation existante et c'est là notre volonté.

M. MacKay: Êtes-vous convaincu, monsieur Benson, que vous disposez de suffisamment de pouvoir à l'heure actuelle, en vertu de la législation existante, pour faire votre travail comme vous souhaitez le faire?

M. Benson: C'est une très vaste question. Il faut décider, tout d'abord, quel genre de travail on veut faire. Notre travail est défini par la Loi nationale sur les transports. D'autres lois nous donnent l'autorité pour remplir le mandat que nous confie la Loi nationale sur les transports. Si l'on veut modifier ce mandat, il faut d'abord considérer qui détient quel pouvoir et de ce genre de chose. Nous ne gérons pas les chemins de fer. Cela n'est pas de notre ressort. Si quelqu'un veut nous donner ce pouvoir, il n'existe pas à l'heure actuelle dans la législation.

[*Texte*]

Mr. MacKay: I see the Chairman is indicating my time has gone. Thank you very much.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I would like to take one minute to follow this up. The commission has a fair amount of power but the Minister does not have too much power over the commission. In other words, if you and the Minister get along, then that is fine, but if the Minister directs you to do something, you do not have to do it.

Mr. Benson: The Minister does not direct the day-to-day operations of the commission, which was set up as an independent body, a court of record so decisions could be appealed through the courts, because we often have conflicting interests coming before us.

One can take an example as to who should get the right to fly a particular air service. The Minister does not have day-to-day jurisdiction over the commission, but he can, or the Governor in Council can, rescind or alter decisions made by the commission, which decisions are usually made after what we think are adequate hearings.

Mr. McRae: I move on to another line of reasoning . . .

Mr. Benson: Oh, I should point out another matter. There is a method of appeal directly to the Minister where he can direct us to rehear cases and this sort of thing. This happens fairly often.

Mr. McRae: I will go on to another line of questioning. My family took a trip west on the Canadian National and back on the Canadian Pacific and I was appalled at what I ran into with the CPR. I have some figures here—these are the dates that I travelled, and there is some separation—leaving Vancouver on February 12, there were 52 people in 7 cars on the CPR and given a slightly different date, February 6—both of these dates were in midweek and in off-peak periods—there were 178 people on the CNR.

• 1130

The rates varied. With the fare, sleeping accommodations, and everything, there was a difference of about $40 or $45 between the two systems. The CPR was charging $45 more and there was virtually nobody riding the trains.

I notice a figure here of $140 million, which is to be used for subsidies for passenger service, I understand, and I feel the CPR have been functioning in a totally noncompetitive way: their service is not as good; they have not done any of the kind of things that the CNR has done such as put a day-and-night car on which I think is a very good idea and actually the rate for that is very minimal. It seems to me at this particular point that the CTC should look very, very carefully at the subsidy that the Canadian Pacific gets for the *Canadian*. If the Canadian Pacific persists in running this train virtually empty in a totally noncompetitive way, then I do not see why the Government of Canada, the people of Canada, should pick up the tab for their total failure to function in a competitive way.

Mr. Benson: As you know, we looked at the over-all losses on the two transcontinental services which are substantial and have been working for the past two years, at least the year and a half since I have been there, trying to get the CNR and the CPR to work out a system of rationalizing the Trans-Canada service rather than running a duplicate service and both losing substantial amounts of money, 80 per cent of which is paid by the Government of Canada. They are working on developing a single service which would be a better service.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Je vois que le président me fait signe que mon temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais consacrer une minute à approfondir cela. La Commission possède pas mal de pouvoirs, mais le ministre n'a pas beaucoup de pouvoir sur la Commission. Autrement dit, si vous et le ministre vous entendez bien, tout est parfait, mais si le ministre vous ordonne de faire quelque chose, vous n'êtes pas obligés d'obéir.

M. Benson: Le ministre ne dirige pas le fonctionnement au jour le jour de la Commission qui a été constituée comme un organisme indépendant, une sorte de tribunal dont les décisions peuvent faire l'objet d'un appel auprès des tribunaux ordinaires, car nous avons souvent à connaître d'intérêts divergents.

Le ministre n'a pas de pouvoir en ce qui concerne le fonctionnement au jour le jour de la Commission, mais il peut, ou du moins le gouverneur en conseil peut, annuler ou modifier des décisions rendues par la Commission, décisions qu'elle ne rend généralement qu'après avoir tenu un nombre suffisant d'audiences.

M. McRae: Je vais passer à autre chose . . .

M. Benson: Il y a autre chose que je devrais vous dire. Il existe une procédure d'appel directement auprès du ministre qui permet à celui-ci de nous ordonner une nouvelle audition de l'affaire. Cela arrive relativement souvent.

M. McRae: Je vais maintenant passer à une autre série de questions. Ma famille a fait un voyage dans l'Ouest par le Canadien national et est revenue par le Canadien pacifique et a été abasourdie par ce que j'ai vu sur le CPR. J'ai ici des chiffres—ce sont les dates auxquelles j'ai voyagé—au départ de Vancouver le 12 février il y avait 52 personnes dans 7 wagons sur le CPR et le 6 février il y avait 170 voyageurs sur le CNR. Toutes ces dates se situent au milieu de la semaine et en morte saison.

Les tarifs variaient. Tout compris, c'est-à-dire le wagon-lit et le reste, il y avait une différence de $40 à $45 entre les deux compagnies. Le billet du CP coûtait $45 de plus et le train était virtuellement vide.

Nous avons ici une somme de $140 millions destinée aux subventions pour le service de passagers et j'estime que le service sur CPR n'est absolument pas compétitif: le service n'est pas bon, il n'y a pas de wagon jour et nuit comme sur le CNR qui est une très bonne chose et qui coûte très peu cher. Il me semble que la Société devrait examiner très soigneusement la subvention qu'elle verse au Canadien pacifique pour le train canadien. Si le Canadien pacifique persiste à tenir ce train pratiquement vide de façon non concurrentielle, alors je ne vois pas pourquoi le gouvernement du Canada, et les contribuables canadiens, devraient payer la facture pour l'échec total de cette ligne.

M. Benson: Comme vous le savez, étant donné les pertes importantes sur les deux services transcontinentaux, nous travaillons depuis deux ans, ou du moins depuis 18 mois, à amener le CNR et CPR a rationnalisé le système transcanadien plutôt que d'avoir un service double fortement déficitaire, déficit dans 80 p. 100 qui est repris par le gouvernement du Canada. Les 2 compagnies travaillent actuellement à mettre au point un seul et même service amélioré.

[*Text*]

Mr. McRae: Of course, they run at the same time; this is one of the points.

Mr. Benson: That is right.

Mr. McRae: They both leave Ottawa or Montreal at the same time. What I am saying here is that the CPR is not competitive. There were 15 cars on all the way out on the CNR and, as I said, 178 people left Vancouver on that train—that was not the one I was on as we came the other way—but the numbers are comparable leaving at some point along the line.

Have you any power as a commission in looking at the losses to say, "Look these are self-induced losses", because I believe these are self-induced losses. I believe the failure to compete means inevitably—who is going to pay $45 to $50 more to travel one way across the country on one railway when he can go on the other railway? I just do not see it.

Mr. Benson: What we are hoping to develop is an integrated service with a single fare structure. There have been a great many difficulties in getting the CNR and the CPR to work together to see how such a service would be operated. I understand real progress has been made, but we are not down to the point at the present where they are prepared to operate such a service.

Mr. McRae: As a Commission, are you prepared to say to the CPR that you will not pick up the difference because they are not functioning in a competitive way? Or are you just going to say, "Well, it is going to cost you"?

Mr. Benson: My understanding of the situation with regard to the basic fare is that they are to move into line, the CNR and CPR, very shortly, by April 1. That is the basic fare; that is not the sleeping car accommodation for which the CPR are charging a higher fare.

Mr. McRae: A much higher fare. How are you receiving the application by Pollution Probe Consumer Association of Canada and the National Anti-Poverty Association? They are applying to have the CNR request for an increase in the fare stayed. Are you going to hear them, are they going to be heard?

Mr. Benson: As a matter of fact the matter is being considered at this very moment by the Rail Transport Committee.

Mr. McRae: I assume you will hear them when they make . . .

• 1135

Mr. Benson: This is a decision with respect to public hearings. It is a decision the Rail Transport Committee has not at this point made, but we are sitting at this moment.

Mr. McRae: It would be my hope that this group, having put themselves in a position where they want to be heard, should be heard.

Mr. Benson: Certainly their representations have been received and they are being considered at the present time by the Rail Transport Committee. Whether one proceeds from that point to public hearings with respect to the rates is a matter being . . .

Mr. McRae: I will close my remarks by just saying that if it is possible at all, if it is possible for me to do anything about it, I will certainly do everything I can to see that the CPR does not proceed.

[*Interpretation*]

M. McRae: Bien entendu, les trains partent la même heure, ce qui est une des aberrations.

M. Benson: C'est exact.

M. McRae: Ils quittent tous les deux Ottawa et Montréal à la même heure. Ce que je veux dire c'est que le CP n'est pas compétitif. Il y avait 15 wagons sur le CNR et comme je l'ai dit, 178 personnes ont débarqué à Vancouver de ce train—ce n'était pas celui sur lequel j'étais car j'allais dans l'autre sens—mais les chiffres sont comparables tout le long de la ligne.

La Commission a peut-être déclarer, «c'est vous-mêmes qui provoqué ce déficit», car je pense que c'est cela qui se passe. Car qui va payer $45 à $50 de plus pour voyager par une compagnie plutôt que par l'autre, à l'aller seulement. Je ne vois vraiment pas.

M. Benson: Nous espérons mettre au point un service intégré avec un seul et même service. Nous avons eu beaucoup de mal à amener le CNR et CPR à collaborer dans ce domaine. Depuis, je crois que des progrès ont été réalisés mais nous ne sommes pas encore au point où une seule et même ligne sera mise en service.

M. McRae: En tant que Commission, êtes-vous en mesure de dire au CPR que vous ne paierez pas le déficit parce que la société n'est pas compétitive. Ou bien payez-vous sans autre forme de procès?

M. Benson: Je crois que les tarifs du CNR et de CPR vont être ajustés d'ici peu, le 1er avril. Il s'agit là du tarif de base, à l'exclusion du supplément pour le wagon-lit qui coûte plus cher sur le CP.

M. McRae: Et beaucoup plus cher. Quel sort réservez-vous à l'intervention de la Pollution Probe Consumer Association of Canada et de l'Association nationale anti-pauvreté? Ils veulent que la demande d'augmentation de tarifs du CNR soit rejetée. Allez-vous entendre ces deux associations?

M. Benson: Il se trouve que le Comité des Transports par rail étudie en ce moment même cette question.

M. McRae: Je suppose que vous allez donc les entendre.

M. Benson: Le Comité des transports par rail n'a pas encore décidé de tenir des audiences publiques, mais il siège en ce moment.

M. McRae: J'espère que l'on donnera la possibilité à ces groupes de se faire entendre.

M. Benson: Nous avons reçu leurs représentations qui sont actuellement examinées par le Comité des transports par rail. Cela n'entraîne pas automatiquement que l'on va tenir des audiences publiques . . .

M. McRae: Je terminerai en disant que si je suis en mesure de faire quelque chose, je ferai en sorte que le CPR n'obtienne pas gain de cause.

[*Texte*]

This is a statutory payment so I suppose we cannot vote it down. If there is any way that this can be prevented from happening, their getting the full amount they asked for . . . They are not functioning in a competitive way.

Mr. Benson: First of all, I would like to clarify that they rarely get the full amount they ask for. We audit railway costs in determining the losses of passenger service very carefully and we pay 80 per cent of the amount that we determine is the loss.

Mr. McRae: Yes, but will you determine that loss on the basis of what is loss or on the basis of the fact that they are really not trying to make a competitive service? That is what I am saying. That I think is the question. Are they really interested? If they are not interested, why should we pick up the tab? Thank you.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Howard: Mr. Chairman, probably a very serious thing has developed with other public agencies, not only in our jurisdiction but elsewhere, agencies that are established to regulate, control public utility type companies or service type companies in that the initial concept is that the regulation of those companies is supposed to be for the public interest. Regardless of that theory and regardless of what may be contained in the statute that sets up the regulating body, there is a tendency over a period of time—and I am very much afraid that this is what has happened with the CTC regardless of all the fine words about what is in the law and everything statutory and so on—for the agency, the regulatory agency, not to serve the public interest but to serve the interests of the group they are regulating. In other words, it comes to be more friendly, for argument's sake, to the railroads than it is to the interests of the general public, for a whole variety of reasons. One, there is a continual relationship with the railway companies on the part of CTC at the official level and at the individual level. There is not that same type of continual relationship with the general public. The major input that comes, comes from the industry. They develop their statistics, they are in business year round, and that is their purpose for being there. There is this tendency.

I know they have had studies made of regulatory agencies in the United States and have concluded that those agencies over a period of time have become the agents of the groups that they are supposed to regulate and not the agents of the general public. This very easily could happen, probably is happening, with the Canadian Transport Commission and its subsidiary parts. I am not just saying this because it seems like something to say, but there is a feeling, and the Chairman having been in politics, having been in politics as a Minister, certainly knows that there is an undercurrent of feeling or a pretty strong current of feeling, as the case might be, in different parts of the country about the CTC that does not get to the CTC because it is an insular body. This is a serious thing that has got to be looked at.

Mr. Benson: This, of course, is not my view of the CTC at all.

Mr. Howard: Mr. Chairman, I was not asking Mr. Benson if that was his view of the CTC or not. I am just making a statement. The Minister can argue—I still think of him as the Minister of Finance for some reason or another, but maybe it is because conditions have not improved very much in that department.

[*Interprétation*]

Il s'agit là d'un crédit statutaire, aussi nous ne pouvons pas le refuser. S'il y avait un moyen d'empêcher que la compagnie reçoive le plein montant qu'elle demande . . . elle n'est tout simplement compétitive.

M. Benson: Tout d'abord, je dois préciser qu'elle obtient rarement le plein montant qu'elle demande. Nous vérifions très soigneusement le déficit des lignes de passagers des chemins de fer et nous ne payons que 80 p. 100 du montant du déficit que nous déterminons nous-mêmes.

M. McRae: Oui, mais allez-vous déterminer ce déficit sur la base des chiffres que l'on vous soumet ou en tenant compte du fait que la société ne cherche pas réellement à faire des profits? C'est cela qui est important. Cherche-t-on à minimiser ce déficit? Si la compagnie ne cherche pas à le faire, pourquoi devons-nous payer la facture? Je vous remercie.

Le président: Monsieur Howard.

M. Howard: Monsieur le président, on constate un phénomène très important dans le cas des organismes publics, non pas seulement chez nous mais ailleurs, à savoir que des organismes qui sont créés pour réglementer et contrôler les sociétés privées fournissant un service public sont censées le faire dans l'intérêt du public. Quel que soit le principe et quelle que soit la législation instituant cet organisme réglementaire, il a tendance avec le temps—et je crains que cela soit le cas de la CCT malgré toutes les précautions législatives—à ne plus servir l'intérêt public mais l'intérêt du groupe qu'il est chargé de contrôler. Autrement dit, il tend à être plus ouvert aux arguments des chemins de fer qu'à l'intérêt public, et ce pour toute une série de raisons. Une de ces raisons sont les relations prolongées que la CCT noue avec les sociétés ferroviaires aux niveaux officiel et individuel. Il n'existe pas une telle relation permanente avec le public en général. Le rôle principal dans les décisions de la Commission est joué par les compagnies. Elles fournissent leurs propres statistiques, elles sont toujours là à intervenir et c'est d'ailleur leur raison d'être. Donc voilà la tendance.

On a fait des études aux États-Unis sur les organismes de contrôle, études qui ont conclu qu'au bout d'un certain temps ces organismes deviennent des agents des groupes qu'ils sont censés contrôler et non plus les représentants du public. Cela pourrait très bien arriver, et cela arrive probablement à la Commission canadienne des transports et aux organismes qui dépendent d'elle. Ce ne sont pas simplement des paroles en l'air car il y a des courants d'opinions dans le pays—et le président ayant été ministre se rend probablement compte—concernant la société qui ne parvient pas à toucher cet organisme car il est insulaire. C'est un problème grave dont il faudrait s'occuper.

M. Benson: Bien entendu, je ne vois pas du tout la CCT de cette façon.

M. Howard: Monsieur le président, je ne demandais pas à M. Benson quel est son point de vue sur la CCT. Je ne fais que constater un fait. Le ministre peut toujours prétendre—je ne sais pas pourquoi mais je pense toujours à lui en tant que ministre des Finances, peut-être parce que les choses ne sont pas beaucoup arrangées dans ce Ministère.

[*Text*]

The Chairman: He is ready to comment on your statement, Mr. Howard.

• 1140

Mr. Howard: But all I am trying to do is to get across a point of view that is pretty commonly held in the country. Now, it may not be held by the chairman or the members of the commission but it has happened in other jurisdictions, and I think it is happening here. And the general public, seeing these things taking place, have the stronger feeling that it is happening.

Mr. Benson: My view of the commission's function is to regulate in the public interest and, indeed, since I have been chairman of the commission, we have ordered a passenger service put into force which the railways were not very particular about putting into force.

We have not allowed, on the passenger side, a single withdrawal from passenger service, although the railways have frequently indicated that they would like to withdraw from passenger service. I am just using this as an example. I and, I hope, my commission, all of my commissioners, have the view that, within the law that we have, it is our job to regulate in the public interest.

Mr. Howard: I know what the law says, you know, and I am sure that is the intention of the commission. But I am just simply saying that that is not the feeling that the general public has; and I think there is, myself, some justification for the general public having that feeling.

Earlier, Mr. Benson mentioned, Mr. Chairman, the appeals to the minister from decisions of either the commission or some of its committees. A related case in point of something that leaves an impression, in any event, that something is wrong, that something has gone awry in this regulation in the public interest, is this.

The Air Transport Committee had before it, months ago, last year, an application by a company to provide a service into north-central B.C. and up into Whitehorse, to cover a number of spots in there that are not now served by any airline except on a charter basis, which is far too costly for people in those communities to engage in, in any event. The ATC said that it was going to reject the application as there was no public interest nor any public support shown, and so on—which was contrary to the facts, incidentally, as there was a tremendous amount of support in those communities and elsewhere.

There was no opposition application except that one airline company, after the initial application had been made, said: "Oh, we have an interest in this, too." But, in fact, they did not; they were not even interested in flying into the area, and so on. So the ATC rejected the application.

The airline company appealed that decision to the minister, and many months went by. Finally, the minister issued his decision and, in effect, said to the committee: "You made a mistake. You should have taken certain things into account. You did not take them into account. "So, in effect, he told them to take these things into account.

Another number of months went by, and now the committee is having a public hearing in Whitehorse next week about this particular application. But all of last year, in terms of the potential for that airline company, have been lost. And all of last year's potential service to those communities has gone. Moreover, there is a distinct possibility, depending on what the committee does as a result of the hearings in Whitehorse—and if its past activities are any

[*Interpretation*]

Le président: Il voudrait répondre à votre déclaration, monsieur Howard.

M. Howard: Tout ce que je cherche, c'est d'exprimer un sentiment qui est très répandu dans le pays. Peut-être le président et les membres de la Commission ne partagent-ils pas ce sentiment, mais il n'en existe pas moins. Le public en général, voyant ce qui se passe, pense que ce que je dis est vrai.

M. Benson: Selon moi, le rôle de la Commission est de rendre des décisions dans l'intérêt du public et, depuis que je suis président de cette Commission, nous avons obligé les compagnies à mettre en service une ligne de passagers dont elles ne voulaient pas.

En ce qui concerne le transport des passagers, nous n'avons autorisé aucune fermeture de ligne contre la volonté des sociétés. Ceci n'est qu'un exemple. Moi-même, et je l'espère tous les autres membres de la Commission, sommes d'avis que notre travail, dans le cadre de la législation nous concernant, est de rendre des décisions dans l'intérêt du public.

M. Howard: C'est ce que dit la Loi, le savez-vous, et je ne doute pas des bonnes intentions de la Commission. Je dis seulement que le public ne partage pas ce sentiment et que ce pessimisme est justifié.

Monsieur le président, M. Benson a mentionné précédemment l'appel que l'on peut interjeter auprès du ministre contre les décisions de la Commission ou de l'un de ces comités. Une affaire qui montre bien que quelque chose ne va pas est la suivante.

Le Comité des transports aériens a étudié il y a quelques mois, l'année dernière, une demande de la part d'une compagnie qui voulait mettre en service une liaison vers le Nord et le centre de la Colombie-Britannique et jusqu'à Whitehorse afin de relier un certain nombre de localités qui n'étaient pas desservies par la voie aérienne, sinon par des avions charters beaucoup trop coûteux. Le CTA a rejeté la demande en disant que cela ne servait pas l'intérêt public, ne rencontrait pas l'adhésion du public etc.—ce qui est d'ailleurs tout à fait faux car le projet soulevait un intérêt énorme dans les localités concernées.

Il n'y a pas eu de contre-requête sauf de la part d'une compagnie aérienne qui ait déclaré s'intéresser également à ce projet; ce qui étant tout à fait faux, car elle n'avait aucune ligne dans cette région. Donc, le CTA a rejeté la demande.

La compagnie intéressée appel auprès du ministre et quelques mois se sont passés. Finalement, a infirmé la décision du Comité ce qui revenait à lui dire qu'il avait omis de tenir compte d'un certain nombre de facteurs.

D'autres mois se sont écoulés depuis et maintenant le Comité tient des audiences publiques à Whitehorse la semaine prochaine sur cette question mais toute une année a été perdue. De plus, il est à craindre si l'on se fonde sur l'expérience passée, qu'il se passera encore quelques mois avant qu'une décision soit prise, c'est-à-dire encore une perte supplémentaire pour la compagnie et pour les localités concernées.

[*Texte*]

guide, it will be some months again before a decision is made—that the potential for that company and for those communities for this year will be lost, also.

You know, when people in those communities and in communities that would be connected in the route system see this sort of thing take place, they ask themselves the very simple question: "Is the ATC there to serve our interests, or what is its purpose?"

I am just using that as one case in point; and that is not an isolated one: there are others. And unless, Mr. Chairman, the commission and its parts, the various committees, can establish some kind of mechanism for moving quickly, in dealing with these matters, instead of making it look as if it is just simply some sort of game to take the longest period of time to make a decision, then the feeling in the country about the value and the purpose and the intent of the commission is going to escalate, is going to increase. That is all I am trying to get at.

• 1145

Mr. Benson: With respect to the speed with which decisions are rendered, I have been trying to take steps to make sure that decisions are rendered more quickly. With respect to the particular application you were talking about, which is obviously Harrison Airways, the decision was made by the Air Transport Committee and the reasons for the decision were stated. So, I cannot comment on the decision as made.

There was an appeal made to the Minister, which again indicates the Minister's power to direct us to have a review. As I recall, that came to us in November of last year.

An hon. Member: Last fall.

Mr. Benson: It came in November. I believe the hearing is being held next week, on April 1, in Whitehorse, and we will have a decision on the review within a few weeks after that.

The reason you have appeals from decisions of the Commission is that the Commission, like any court, is not always right. The purpose of appeals is to ensure that there is a re-hearing, and the circumstances may change. Indeed, the circumstances can change from the time an application is made until the decision is made and new evidence not be submitted, for example. This has occurred in the past.

We have a review committee which consists of the chairmen of the various committees. They re-hear a case, plus the vice-president, and in effect it is an appeal within the Commission which may be directed or it may be applied for. It may be directed by the Minister or applied for.

Mr. Howard: All of which does not alter the fact that it takes an inordinately long period of time and disadvantages many, many people in the process.

The Chairman: Mr. Howard, your time has expired and I think you have made your case. Mr. McKenzie.

[*Interprétation*]

Voyez-vous, lorsque les habitants des localités qui seraient desservis par cette ligne voient cela, ils sont fondés à se demander si le CTA est là pour s'occuper de leurs intérêts ou bien à quoi il peut bien servir?

Ceci n'est qu'un exemple, mais ce n'est pas un cas isolé, on pourrait en citer beaucoup d'autres. A moins que la Commission et les divers comités ne mettent au point un mécanisme pour agir plus rapidement et ne plus donner l'impression que c'est là un jeu qui consiste à retarder le plus possible une décision, le pays s'interrogera de plus en plus sur la valeur et les intentions de la Commission. Voilà ce que je tenais à dire.

M. Benson: En ce qui concerne la rapidité avec laquelle les décisions sont rendues, je me suis employé activement à prendre des mesures pour faire en sorte que ces décisions soient plus expéditives. A propos de la demande plus particulière à laquelle vous faites allusion, qui, de toute évidence, à trait à Harrison Airways, le jugement a été rendu par le Comité des transports aériens qui a expédié cette décision. Il m'est donc impossible de commenter la décision prise.

On a interjeté appel auprès du Ministre, ce qui, une fois de plus, témoigne du pouvoir qu'a le Ministre, de nous diriger quand nous devons faire une décision. Si je me souviens bien, cela nous est parvenu en novembre l'an dernier.

Une voix: A l'automne dernier.

M. Benson: En novembre dernier. L'audience aura lieu la semaine prochaine, soit le 1er avril à Whitehorse et d'ici quelques semaines nous connaîtrons la décision sur cette révision.

La raison pour laquelle vous pouvez interjeter appel des décisions de la Commission, c'est que cette dernière comme tout tribunal n'a pas toujours raison. Le but des appels est d'assurer que grâce à une nouvelle audience les circonstances peuvent changer. Effectivement, les circonstances peuvent changer de l'instant de la demande jusqu'à ce que soit prise la décision même si l'on ne présente pas de nouvelles preuves. Cela s'est produit par le passé.

Nous avons un comité de révision formé de présidents des divers comités. Ces présidents réentendent une cause—n'oublions pas le vice-président—et effectivement il s'agit d'un appel au sein de la Commission qui peut être dirigé ou qui peut susciter une demande. Elle peut être faite sur l'instigation du Ministre ou sur demande.

M. Howard: Tout cela ne change rien au fait que les périodes en cause sont beaucoup trop longues, ce qui porte préjudice à de nombreuses personnes impliquées dans l'affaire.

Le président: Monsieur Howard, votre temps de parole est écoulé et je pense que vous avez bien fait valoir votre argument. Monsieur McKenzie.

[*Text*]

Mr. Howard: If I might say so, a good one too, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to speak to Mr. Benson about some of his estimates.

We know that inflation is running rampant throughout the world, and it is claimed that one of the major contributors is excessive government spending. I would like to ask about your increased operating expenditures, which I see have gone up $1,818,000. I have some figures on your increased expenditures for professional and special services, which increased 78 per cent from the 1971-72 period to the 1972-73 period.

There are many things that go on in a department that I suppose the Minister or yourself cannot monitor. Do you have any methods with your department heads for controlling and examining expenses? I would like to explain to you what I mean, and I would like to give you an example of what an American government department did. I am referring to the Secretary of Health, Education and Welfare. He ordered a 77 per cent reduction in the department's public affairs staff and the elimination of 275 publications. Those decreases amounted to a saving of $20 million and they also dropped 70 consultants. I wonder if you have any programs . . .

Mr. Benson: In the Commission the increase is almost entirely manpower. I could not cut that many people off public affairs staff. We only have two people in the Commission to deal with releases of decisions, and this sort of thing, to the public.

The largest increase in positions—and I could go through them all, if you want to—is 23 in the rail services analysis.

Mr. McKenzie: Could you give me the professional and special services?

Mr. Benson: There is no increase.

Mr. McKenzie: I believe it was $1,877,000 last year for professional services.

Mr. Benson: Unfortunately I do not have that figure with me. However, I will get an analysis of that particular figure for you and bring it back. In any event, I would like to indicate that rail service analysis is the largest increase of staff, it is 23; there are two in legal services; ATC Administration, one; six in the International Transportation Policy because of the large number of negotiations that are taking place. I do not think the Commission is overstaffed. My view of the Commission, after having had a view of various other government departments, is that everybody in the Commission works very hard including the Commissioners.

The difficulty in the Commission, and one of the things that has bothered me, is that on the safety side we ought to expand the staff in order to do a better job of checking safety on the railroads, for example. It is very difficult to get qualified people to do that kind of work. We get an authorization of manpower and we have a very difficult time recruiting people to do the particular jobs. One of the

[*Interpretation*]

M. Howard: Qu'il nous soit permis de féliciter l'argumentateur également, monsieur le président.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais m'adresser à M. Benson à propos de certains éléments qui ressortent dans son budget.

Chacun sait que dans le monde l'inflation est rampante et l'on prétend que l'un des grands contributeurs à ce fléau est attribuable aux dépenses excessives de l'État. J'aimerais vous interroger au sujet de l'augmentation de vos dépenses de fonctionnement qui se sont élevées de $1,818,000. J'ai des chiffres concernant l'accroissement des dépenses pour les services professionnels et spéciaux qui se sont accrus de 78 p. 100 entre l'année 1971-1972 et l'année 1972-1973.

Bien sûr, il y a bien des choses qui échappent au contrôle du Ministre ou de vous-même dans son Ministère. Cependant, avez-vous mis sur pied des méthodes de concert avec vos chefs de département qui permettent de contrôler et d'examiner les dépenses? Qu'il me soit permis d'exprimer ma pensée en l'illustrant par un exemple, ce qu'un département du gouvernement américain a fait. Je me réfère au secrétariat de la Santé, de l'Éducation et du Bien-être. Ce dernier a commandé une réduction de 77 p. 100 de l'effectif des affaires publiques du ministère et l'élimination de 275 publications. Ces baisses sont responsables d'une économie de 20 millions de dollars et du remerciement de 70 conseillers. Je me demande si vous avez mis sur pied des programmes . . .

M. Benson: Au sein de la Commission, la hausse est affectée à peu près entièrement à la main-d'œuvre. Il me serait absolument impossible de réduire un tel pourcentage de mon effectif préposé aux affaires publiques. Seules deux personnes sont chargées de transmettre au public les décisions de la Commission.

Pour ce qui est des postes—et je pourrais vous en donner une analyse circonstanciée, si vous le voulez bien—la hausse la plus importante de 23 p. 100 a été attribuée à l'analyse des services ferroviaires.

M. McKenzie: Pouvez-vous me donner les chiffres affectés aux services professionnels et spéciaux?

M. Benson: Aucune hausse en ce domaine.

M. McKenzie: Il s'agissait de $1,877,000 l'an dernier pour les services professionnels, n'est-ce pas?

M. Benson: Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres sous les yeux. Toutefois, j'obtiendrai une analyse de cette donnée particulière et vous ferai rapport. De toute façon, je tiens à préciser que l'analyse des services ferroviaires compte pour l'augmentation la plus importante de notre effectif, soit 23. Nous avons également deux personnes affectées au service juridique; l'administration de l'ATC, une personne; six affectées à la politique internationale du transport à cause du grand nombre de négociations en cours. Je ne crois pas que la Commission ait un surplus de personnel. A mon avis, la Commission, après avoir obtenu le point de vue de divers autres ministères du gouvernement, et que tous et chacun au sein de la Commission travaillent ardûment y compris les commissionnaires.

L'une des choses qui me préoccupe au sujet de la Commission est le fait qu'en vue d'une plus grande sécurité, nous devrions augmenter nos effectifs afin de faire un meilleur travail pour vérifier la sécurité sur les chemins de fer par exemple. Il est très difficile d'obtenir des personnes compétentes qui puissent faire ce genre de travail. Nous obtenons une autorisation du centre de la Main-d'œuvre et

[*Texte*]

great problems we have in the Commission, where you are dealing with specialized areas such as air transport, water transport, rail transport, is to get qualified people to come to work for the Commission. When one compares salaries outside and salaries inside the Commission then—I am not going to argue salaries and this sort of thing, but it is very difficult to get highly-qualified people. I personally do not believe, in my experience with other government departments, and at one time as President of the Treasury Board, that there is any great waste of funds within the administration of the Commission.

Mr. McKenzie: This operating expenditure, does that include wages?

• 1150

Mr. Benson: Oh, yes.

Mr. McKenzie: That includes wages, I see. Do you have any review system with your staff regarding economical operation in each department?

Mr. Benson: Oh, we certainly do. As a matter of fact, we went over the whole organization just a year ago, with an authorized organization, with the Treasury Board. In doing this we called in government consultants from the Department of Supply and Services to look at the efficiency of operation and staff within the Commission. This was done very carefully, I think, and we have come up with a very realistic organization in my opinion.

Mr. McKenzie: How many consulting firms are you dealing with or how many consultants do you have?

Mr. Benson: Well, consulting largely occurs—not always but to a large degree—on the research side where we are given specific tasks to do or where we have to do certain things that we are required by statute to carry out. Other things we have to carry out under the direction of the Minister or at the request of the Minister. Rather than keeping staff all the time, we will hire somebody to come in and do a specific job for us.

For example, in the very recent past, we had air hearings in the Atlantic Provinces. Well, we could not pick two people out of our regular staff to do this so we hired a couple of people, whom one might call "consultants", on a temporary basis, to assist us in carrying out those particular hearings. We do this sort of thing where we have a job to be done. For example, we have been carrying out an analysis of ground transportation in Newfoundland. This requires quite a few people for a relatively short period of time. We will hire a consultant to come in to do this for us, and the job is done and he is gone and you do not build up a huge staff within the Commission.

The areas vary. For example, there is talk now of a pipeline in western Canada, in Alberta. We have never had a pipeline, a solids pipeline, application. Should we build up a huge staff in our pipeline committee or should we hire somebody with expertise to come in to advise us? My belief

[*Interprétation*]

nous avons beaucoup de difficulté à recruter des gens pour faire ce genre de travail. L'un de nos plus grands problèmes ici au sein de la Commission lorsque l'on traite de domaines aussi spécialisés que le transport par air, par mer ou par chemin de fer, c'est d'obtenir des compétences prêtes à travailler au sein de la Commission. Lorsque l'on compare les salaires de la Commission avec les salaires qu'on pourrait obtenir à l'extérieur bien que je n'ai pas l'intention de discuter de ce genre de chose, il est néanmoins très difficile d'obtenir des gens hautement qualifiés. Personnellement, d'après mon expérience avec d'autres ministères, ainsi qu'à un moment donné lorsque j'ai travaillé de concert avec le président du Conseil du Trésor il y a un vaste gaspillage de fonds dans le cadre administratif de la Commission.

M. McKenzie: Au poste des dépenses d'exploitation, comprenez-vous les salaires?

M. Benson: Oui bien sûr.

M. McKenzie: Cela comprend donc les salaires. Avez-vous un système de révision qui vous permette d'étudier une exploitation économique dans chaque ministère?

M. Benson: Mais certainement. De fait, nous réviser tout l'ensemble de notre organisme il y a justement un an à peine de concert avec le Conseil du Trésor. A cette fin nous avons eu recours aux services de consultants du gouvernement du ministère des Approvisionnements et Services qui ont étudié l'efficacité de nos opérations et du personnel au sein de la Commission. Cela a été fait avec grand soin et nous en sommes arrivés à une organisation réaliste à mon avis.

M. McKenzie: Quel est le nombre d'entreprises d'experts avec qui vous faites affaire ou combien de consultants avez-vous?

M. Benson: Eh bien nous avons recours à des services de consultation, pas toujours mais en grande partie, dans le domaine de la recherche où on nous donne des tâches précises à accomplir ou bien où l'on demande de faire certaines choses qui relèvent de notre mandat. Les autres travaux que nous effectuons se font sous la direction du ministre ou à la demande de celui-ci. Au lieu de conserver les mêmes effectifs nous embauchons certaines personnes en vue d'un travail précis.

Par exemple, tout dernièrement, nous avons eu des audiences dans les provinces de l'Atlantique sur les problèmes d'aviation. Nous ne pouvions pas confier à deux employés de notre personnel régulier de se rendre à cet endroit et par conséquent nous avons embauché deux personnes que l'on pourrait appeler des consultants sur une base temporaire, pour nous aider à mener à bien ces audiences. C'est ainsi que nous agissons lorsqu'on nous confie une tâche précise. Par exemple, nous avons entrepris une analyse des transports sur terre à Terre-Neuve. Nous avions alors besoin d'un assez grand nombre de personnes pour une période relativement courte. Nous embauchons un consultant qui accomplit ce travail pour nous et une fois le travail terminé il nous quitte de sorte que nous n'accroissons pas démesurément le personnel permanent au sein de la Commission.

Tout dépend de la région. Par exemple on parle à l'heure actuelle de construire un oléoduc dans l'ouest canadien en Alberta. Personne ne nous a encore demandé de construire un tel oléoduc. Devrions-nous alors augmenter énormément nos effectifs au sein de notre Comité sur l'oléoduc ou

[*Text*]

is we should hire somebody with expertise to come in to advise us, because we might get this one application and we might not get another one for five years, and it certainly does not pay to carry a lot of technical people along at high salaries when it is not necessary in the Commission.

Mr. McKenzie: I see. As a final question, if the Minister of Transport gave you a directive to cut your expenditures by 10 per cent, would you be able to comply with that without a great deal of difficulty?

Mr. Benson: I do not think we would be able to comply with it and try to meet the kind of criticism that was just raised by another member of the Committee, you know, the matter of dealing with air applications, for example. There are just hundreds of these that do not come to public attention because they are just applications that come in and they are passed, and there is a lot of processing on these and it takes a lot of time. If they wanted to cut our staff, well the process would take longer. I do not think that is in the public interest.

Mr. McKenzie: There are other ways to cut expenditures, I am not zeroing in on staff.

• 1155

Mr. Benson: Well, the large amount of our expenditures is staff and the payments were directed to make under statute.

Mr. McKenzie: Is your volume of work increasing daily?

Mr. Benson: It certainly is increasing. For example, the WEOC Conference has caused us to do a great deal of work, the staff has been working overtime, and are really pressed to carry on their normal work and to produce the information required for the WEOC Conference, for example. I am just picking one example. This sort of thing comes in from time to time from the minister.

Mr. McKenzie: That is fine. Thank you, Mr. Benson.

The Chairman: Thank you Mr. McKenzie. Mr. Rose.

Mr. Rose: I wonder if I might ask a few questions on the general powers of the Commission. Mr. MacKay raised the powers under Section 262 and I wondered whether it is the minister under the Railway Act for the CTC that is responsible for enforcing that section. That is the section that requires the railways to provide rolling stock for customers.

Mr. Benson: It is ours. Basically the view has been that the railways operate and try to accept all the business they can get, and if a specific case arises where we brought them to institute a service we can redirect them to get facilities to institute that service. For example, I am thinking of Barrie, which is a passenger service, we have asked them to institute, and they have to provide the facilities in order to do it.

[*Interpretation*]

devrions-nous embaucher quelqu'un qui ait une certaine expertise pour nous conseiller? A mon avis il vaudrait mieux d'embaucher quelqu'un qui possède une certaine compétence et qui puisse nous donner des conseils car il se peut que nous n'obtenions pas plus d'une demande pour se faire dans cinq ans, et il n'est certainement pas rentable de garder auprès de nous des techniciens qui retirent des salaires élevés lorsque cela n'est pas nécessaire au sein de la Commission.

M. McKenzie: Je vois. Comme dernière question si le ministre des Transports vous donnait comme directive de couper vos dépenses de 10 p. 100 seriez-vous en mesure de répondre à vos objectifs sans trop de difficulté?

M. Benson: Je ne crois pas que nous puissions nous conformer à cette directive tout en répondant par ailleurs aux critiques formulées récemment par un autre député du Comité au sujet de la façon de traiter les demandes de navigations aérienne. Il y a des centaines de demandes que le public ne connaît pas parce qu'il s'agit simplement de demandes temporaires qui impliquent un processus complexe et beaucoup de temps. Si l'on désire diminuer nos effectifs, alors il en prendrait plus de temps. Je ne crois pas que ce soit là dans l'intérêt du grand public.

M. McKenzie: Il y a d'autres façons de diminuer les dépenses, et je n'ai pas l'intention de m'attacher uniquement à une diminution des effectifs.

M. Benson: Eh bien, la majeure partie de nos dépenses comprend notre personnel et les paiements que nous devons faire conformément à la loi.

M. McKenzie: Votre volume de travail s'accroît-il de façon quotidienne?

M. Benson: Il est certain qu'il augmente. Par exemple, la Conférence du WEOC nous a demandé beaucoup de travail; notre personnel a dû faire du surtemps et on nous presse instamment de faire notre travail normal en plus de donner les renseignements exigés comme dans le cas de la Conférence du WEOC. Je vous donne là simplement un exemple. De temps à autre, c'est le ministre qui nous demande ce genre de tâche.

M. McKenzie: Très bien, monsieur Benson.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Rose.

M. Rose: J'aimerais poser quelques questions au sujet des pouvoirs d'ordre général que détient la Commission. M. MacKay a soulevé la question du pouvoir en vertu de l'article 262 et je me demande si en vertu de la Loi sur les chemins de fer si c'est le ministre de la CCT qui est responsable de la mise en vigueur de cet article. Il s'agit de l'article où l'on exige que les chemins de fer fournissent des wagons à leurs clients.

M. Benson: C'est là notre responsabilité. Au départ on était d'accord pour que les chemins de fer acceptent tout le commerce qu'ils pouvaient obtenir si un cas précis survenait où nous amenions les chemins de fer à mettre sur pied un service, nous pouvions alors demander d'émettre des installations nécessaires à ce service. Par exemple, je pense au cas de Barrie où il y a un service de trains pour passagers et à qui nous avons demandé de fournir des installations nécessaires.

[*Texte*]

Mr. Rose: I was not thinking in that sense at all. But for a number of years now, particularly this year, for a number of reasons, not all of them I would suggest are directly attributable to lack of interest on behalf of the railways—there have been other contributing factors, not that I want to be a defender of the railways—that section has required the railways to provide equipment for the traffic offered. We have the grain cars, the lumber cars and all the rest of it. If this is the case and you are the people with that power, where have you been for the last couple of years?

Mr. Benson: I have been in the Commission for the last 15 months.

Mr. Rose: I do not mean you personally, I meant the CTC.

Mr. Benson: I understand what you are getting at here. The question that arises here is, basically, whether it is within our power to order the railways to buy specific equipment. I think this is at least arguable in law. I think we can require the railways to provide equipment to handle products in a reasonable period of time—that things be done to pressure the railroads or instruct them to get enough equipment to handle the business that is there. But if one gets down to the specific of whether you can order them, if you are talking about grain cars, to buy grain cars, the supply of equipment under the particular section is according to their power, and you cannot order them to do the impossible.

It is an average duty to provide equipment, not a peak duty. There is nothing that says you have to move something within such and such a period of time. If the railways say it is not within our power to do something, we have not the money to do it, then this is a factor which would in fact be arguable in a court room.

Mr. Rose: I would be interested in seeing that argued in a court of law, and I urge the CTC to press zealously on this. What really happens? If we were to accept your response to my question that your power is really only arguable; then it appears to me that that matter should be tested.

• 1200

We have had government funds going into the purchase of hopper cars. We have given the railways over the years—it is a century now—substantial grants of land to provide services, and they have developed into multicorporations and they are into all kinds of other things, real estate and all the rest of it. But when it comes to providing a service that they agreed to provide under the terms of their establishment and to receive these substantial subsidies, then the question is, "Well, sure we can move the grain, but give us a couple of years." Or they come around and say, "well, you buy the hopper cars." And we are going to buy some more hopper cars, and we are going to assist them in repairing cars and all this sort of thing. What I want to know is, if you do not have the power, or if you are not certain whether you have the power, have you requested that power?

[*Interprétation*]

M. Rose: Ce n'est pas du tout ce que j'avais à l'esprit. Par ailleurs, depuis bon nombre d'années, particulièrement cette année à cause d'un certain nombre de raisons, qui ne seraient pas directement attribuables à un manque d'intérêt des chemins de fer il y a eu d'autres facteurs en cause quoique je ne me fasse pas le défenseur des chemins de fer, et selon l'article de la loi, les chemins de fer ont dû fournir l'équipement nécessaire pour pourvoir à la demande. Nous avons les wagons à céréales, ainsi que ceux qui transportent du bois d'œuvre et le reste. Si tel est le cas et que vous êtes les personnes qui déteniez ce pouvoir, où étiez-vous au cours des quelques dernières années?

M. Benson: Je fais partie de la Commission depuis quelques derniers 15 mois.

M. Rose: Ma question ne s'adresse pas à vous particulièrement mais plutôt à la CCT.

M. Benson: Je sais où vous voulez en venir. Nous nous demandons principalement si nous avons les pouvoirs de commander aux chemins de fer l'achat d'équipement précis. Cela pourrait faire du moins l'objet d'un débat juridique. A mon avis, nous pouvons demander aux chemins de fer de l'équipement pour la manutention du produit dans une période de temps raisonnable si nous pouvons exercer des pressions afin que les chemins de fer obtiennent l'équipement nécessaire au commerce à cet endroit. Mais de là à dire que nous pouvons leur commander l'achat de wagons pour le transport des céréales, je dirais qu'en vertu de cet article précis de la loi, nous ne pouvons pas leur commander de faire l'impossible.

C'est un devoir normal de fournir de l'équipement mais ce n'est pas là un devoir primordial. Rien dans le texte de la loi ne prévoit que l'on doit déplacer un produit quelconque en disant une période donnée. Si les chemins de fer nous répondent qu'ils ne sont pas en mesure de le faire et qu'ils n'ont pas l'argent nécessaire alors, cela devient un facteur de fait qui pourrait être débattu devant un tribunal.

M. Rose: J'aimerais bien voir comment on pourrait débattre cette question dans une cour de justice et j'encourage fortement la CCT d'exercer des pressions à cet égard avec zèle. Qu'est-ce qu'il surviendrait alors? Si l'on devait accepter comme valable votre réponse à ma question à l'effet que votre pouvoir se prête uniquement à un débat

alors il me semble que l'on devrait mettre cette question à l'épreuve.

Nous avons engagé certains fonds du gouvernement à l'achat de wagons-trémies. Depuis cent ans déjà nous avons accordé aux chemins de fer au cours des ans de grandes superficies de terre qui leur permettent d'offrir leurs services et ils se sont développés en multicorporations s'occupant de toutes sortes de genres d'autres choses comme l'immeuble et le reste. Par ailleurs, lorsqu'il s'agit de fournir un service qu'ils sont prêts à donner en vertu de leur fondation quand, par ailleurs, ils reçoivent des subsides considérables, alors ils nous répondent ce qui suit: «Bien sûr, nous pouvons déplacer les céréales mais accordez-nous encore environ deux ans.» Il se peut qu'ils vous disent par la suite: «Eh bien, achetez donc les wagons-trémies,» ce que nous ferons en les aidant à réparer des wagons et autre chose du genre. J'aimerais savoir si vous ne détenez pas ce pouvoir ou si vous n'êtes pas certain de le détenir si par ailleurs vous l'avez demandé?

[*Text*]

Mr. Benson: As a matter of fact, the case, I am informed, has been argued in court. I would like the opportunity to review the decision and then comment further pn your . . .

Mr. Rose: You would rather not comment any further at all.

Mr. Benson: I would rather review the decision.

Mr. Rose: Could I ask you another question?

In the rail service in the north central part of British Columbia I have documentary evidence—I read it into the Transport Committee hearings when Mr. McMillan was before us—that we were understaffed approximately 25 per cent in track maintenance. Has the CTC the power to order the railways to increase the number of people to their authorized figures for track maintenance, in any area in Canada? The one I happen to know about and have evidence for has to do with the north central portion of British Columbia.

Mr. Benson: I think this matter is dealt with in the third report of the Safety Committee, which you have.

Mr. Rose: I have it before me.

Mr. Benson: In my interpretation, we can order the railroads to maintain their track up to standards that we think are acceptable. The penalty we can impose if they refuse to do that is to refuse to allow trains to pass over that track because we deem it as not safe, or to move at a much slower rate, a much slower speed. I do not think we can say to the railroads, "You go and hire X people," but we can say, "You maintain the track."

Mr. Rose: Yes, but they have got you, have they not? If you say, "We will close the track down or lower the speed," then the service ceases. So you do not have enough power there, either.

Mr. Benson: One has to decide, at some point, whether CTC or railway management are to run the railroad. It is a moot point where one must stand in between. The powers that are given to us say that we can tell them to raise the roadbed, for example, to certain safety standards. We do not have the power to go in and say, "You must hire this many men to do it." We can give guidance, in the inspection of track, for example. We did this in the third report, which I think you are just getting a copy of.

Mr. Rose: That is right, I have a copy of it. But have they not got you no matter how you do it? Supposing you issue an order or a decision or a recommendation, can they not cop out on the same basis? "We cannot hire the men. Or if you make us comply within a period of time, then we are sorry, we will not be able to provide the service." They have really got you, have they not? Or they have got us, the general public.

[*Interpretation*]

M. Benson: De fait, on me dit que ce cas en particulier a été débattu en cour. J'aimerais avoir l'occasion de revoir la décision qui a été prise afin d'apporter un autre commentaire à votre . . .

M. Rose: Vous aimeriez mieux ne pas y apporter de commentaire du tout.

M. Benson: J'aimerais plutôt revoir cette décision.

M. Rose: Puis-je vous poser une autre question?

Dans le service ferroviaire de la partie nord-centre de la Colombie-Britannique j'ai la preuve documentée, et cela a été versé aux séances du Comité des transports lorsque M. McMillan a comparu devant nous, qu'il y avait une pénurie d'environ 25 p. 100 du personnel préposé à l'entretien des rails. La CCT a-t-elle le pouvoir de commander aux chemins de fer d'augmenter ses effectifs préposés à l'entretien des rails dans quelque partie du Canada que ce soit? Le cas qui m'occupe et pour lequel j'ai des preuves se rapporte à la partie nord-centre de la Colombie-Britannique.

M. Benson: Je pense que l'on débattra de cette question dans le troisième rapport du Comité sur la sécurité que vous avez en main.

M. Rose: Je l'ai justement par-devers moi.

M. Benson: A mon avis, nous pouvons commander aux chemins de fer de maintenir l'entretien de leur voie ferroviaire selon certaines normes qui nous sont acceptables. L'amende qu'on leur impose, s'ils refusent d'agir ainsi, c'est de refuser de permettre à des wagons ferroviaires de circuler sur ces rails à cause du manque de sécurité ou de leur commander de se déplacer à une vitesse beaucoup moins élevée. Je ne crois pas que l'on puisse dire aux chemins de fer: «Occupez-vous d'embaucher un nombre X de personnes», mais nous pouvons leur dire par ailleurs: «Occupez-vous de l'entretien de vos rails».

M. Rose: Oui, mais c'est eux qui ont beau jeu, n'est-ce pas? Si vous déclarez: «Nous allons diminuer la vitesse permise ou nous allons vous empêcher d'emprunter ces voies ferroviaires, alors le service cesse?» Par conséquent, là non plus vous ne détenez pas assez de pouvoir.

M. Benson: A un moment donné, il faut prendre une décision pour décider si c'est la CCT ou les autorités des chemins de fer qui doivent mener le service ferroviaire. C'est un sujet qui peut porter à controverse. Par exemple, il se peut que nous détenions certains pouvoirs qui nous permettent d'exiger certaines normes de sécurité. Nous n'avons pas le pouvoir de déclarer: «Vous devez embaucher tant d'hommes pour ce faire.» Nous pouvons donner des conseils dans le domaine de l'inspection des voies ferroviaires par exemple. Nous l'avons fait dans le troisième rapport dont vous venez tout juste d'obtenir une copie.

M. Rose: C'est exact, j'en ai une copie. Indépendamment de tout cela, n'est-ce pas les chemins de fer qui détiennent le haut du pavé. Supposons que vous émettiez une ordonnance, une décision ou une recommandation, ne peuvent-ils pas n'en pas tenir compte? Ils pourraient répliquer: «Nous ne pouvons pas embaucher ces gens. Si vous nous forcez à satisfaire vos exigences dans une période de temps définie, eh bien, nous regrettons mais nous ne serons pas en mesure de vous fournir le service demandé.» Ils nous ont bien eus, n'est-ce pas? Ou c'est plutôt le grand public qui s'est fait avoir.

[*Texte*]

Mr. Benson: We issued the third report, which caused a little bit of a stir, telling the railroads to do certain things. We gave them 90 days to indicate to us how they were going to do it. That 90 days runs out in a few days. We expect that report. We expect them to come back and tell us how they intend to implement the decisions that we made in that particular report.

Mr. Rose: And if they do not?

Mr. Benson: If they do not, then we will have to consider steps that we take from that point on.

Mr. Rose: Like another 90 days?

Mr. Benson: No, not another 90 days. Our aim is to make people react within a reasonable time.

Mr. Rose: There are a couple of minor items that will not be argumentative. I do not know whether my time is up or not, but the Chairman is looking a bit uneasy and wiggling his hammer around.

On this matter of inspection and difficulty in getting staff—I am not familiar with some of the others, the marine and particularly the air. I think I know a little bit about the railway problems and track maintenance because of my contacts in my riding. As you know, derailments have tripled since 1959 and doubled since 1969 so obviously there must be some connection with track maintenance, heavier units, more tonnage, all the rest of it. It is a pretty serious thing and I suppose it is highlighted by the recent deaths some two weeks ago in the canyon.

• 1205

You talked about the difficulty in getting inspectors. I get the information that very few retired railroaders over 65 are running around driving cadillacs. Has the CTC ever considered hiring for brief periods retired track maintenance people for that work?

Mr. Benson: Yes. One of the difficulties you run into of course are the age limits within the public service. You might be able to hire people on contract to do specific things for you but I would have to look into this matter. As a matter of fact I am told that the operating branch has just hired three of them on the very basis you are talking about.

Mr. Rose: I just have one other short question. There is a great deal of difficulty associated with employees on both railroads having to do with a regulation or agreement involving a kangaroo court situation. They are called in by management on a disciplinary question and subsequently there could be a demerit or a number of them develop as a result of whatever evidence there is. These men are allowed to take in one other employee, maybe a person from a grievance committee, a shop steward or someone like that, and it is felt by a great number of them that they do not get adequate protection in terms of their own side of the story. There is a club in Vancouver on the CN known as the Take 30 Club. They are invited in and automatically get 30 demerits. The Take 30 Club has a large membership.

[*Interprétation*]

M. Benson: Nous avons publié le troisième rapport qui a causé certains remous où on ordonnait les chemins de fer à faire certaines choses. Nous leur avons accordé un délai de 90 jours pour nous dire comment ils allaient procéder. Ces 90 jours s'écouleront d'ici quelques jours. Nous nous attendons à recevoir ce rapport. Nous nous attendons à ce qu'ils nous disent comment ils ont l'intention de mettre en vigueur les décisions que nous avons prises dans ce rapport en particulier.

M. Rose: Et s'ils ne le font pas?

M. Benson: S'ils ne le font pas, alors nous devrons prendre les mesures à prendre à ce moment-là.

M. Rose: Comme leur accorder un autre délai de 90 jours?

M. Benson: Non, pas un autre 90 jours. Nous avons pour objectif de forcer les gens à réagir après un temps raisonnable.

M. Rose: J'aimerais toucher à quelques points qui ne prêteront pas à controverse. Je ne sais pas si mon temps de parole est écoulé, mais le président semble un peu mal à l'aise et il fait tourner en l'air son maillet.

Pour ce qui est de l'inspection et de la difficulté à obtenir du personnel, je dirais que je ne connais pas très bien ce qui se passe à cet égard dans le domaine de la marine et particulièrement dans le domaine des forces de l'air. Je crois connaître assez bien les problèmes d'entretien des voies de chemin de fer car je connais certaines personnes qui s'occupent de la question dans ma circonscription. Comme vous le savez, depuis 1959 le nombre des déraillements a triplé et depuis 1969, il a doublé; cela doit être lié, d'une façon ou d'une autre, à l'entretien des voies, à des convois plus lourds, de plus grand tonnage, etc. C'est un problème grave et les décès survenus il y a deux semaines dans le canyon ne font que le mettre en lumière.

Vous avez parlé des difficultés pour obtenir des inspecteurs. On me dit qu'il y a très peu de cheminots à la retraite de plus de 65 ans qui passent leur temps à se promener en Cadillac. La CTC a-t-elle envisagé d'engager pour de brèves périodes ces retraités de l'entretien des voies?

M. Benson: Oui. Une des difficultés réside dans les limites d'âge imposées aux fonctionnaires. Il est peut-être possible d'engager des personnes à contrat pour des travaux précis mais, il faudrait étudier cette question. En fait, on me dit que la direction des opérations vient d'engager trois personnes dans les conditions que vous venez de citer.

M. Rose: Une dernière question, très rapidement. Des problèmes ont été posés par des employés des deux compagnies des chemins de fer au sujet d'un règlement ou accord qui mettait en cause un tribunal pour la forme. Ils ont été convoqués par la direction pour des raisons de discipline et tout cela pourrait se terminer par un ou plusieurs blâmes. Ces employés sont autorisés à se faire accompagner d'un autre employé, représentant le comité des griefs, d'un syndicat, etc., et un grand nombre d'entre eux estiment qu'ils ne sont pas suffisamment protégés lorsqu'ils viennent témoigner de leur propre version de l'affaire. A Vancouver, il y a un club que l'on appelle le «*Take 30 Club*». On y invite les employés qui reçoivent automatiquement 30 points de démérite. Ce club a beaucoup de membres.

[*Text*]

Has the CTC ever considered, upon request, having independent observers or witnesses as part of those kangaroo courts or at least to be present when requested by the men to ensure that there is fairness and justice being meted out at those hearings?

Mr. Benson: I am not sure that if one is considering normal relations between the employer and employee, we have the power to do this. I do know in cases where we have a hearing and the railway has imposed certain penalties on employees that they certainly have every right to be heard fully in front of such a hearing and we often vary, as you well know, the penalty which has been imposed by the railway on their employees. But in the ordinary case between employer and employee—and I cannot picture the exact circumstances you are speaking of—I am not sure that we have the power to step in.

The Chairman: Mr. Rose, I am sorry, your time has expired.

Mr. Benson: They are represented by their unions, I presume.

Mr. Rose: I know they are but often it is not satisfactory. The person who represents them is not a lawyer and they are not entitled to take in a lawyer. As a final representation, without requiring any more than a yes or no, will the CTC consider making its people available upon request to railroaders who are invited into these kangaroo courts?

Mr. Benson: I would have to take a look at this and consider the manpower implications and what our power and position is. I would be glad to do that, Mr. Rose.

The Chairman: Thank you, Mr.Rose. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, something we do not have is a real policy and I hope that sooner rather than later, it will be possible to have such a policy. That is a quotation from the Minister of Transport in a speech he made in the House of Commons on March 7—page 268. Would you agree with that statement?

Mr. Benson: First of all, there is a policy under the National Transportation Act. I will not read Section 3 in detail. I am sure you are familiar with Section 3 of the National Transportation Act, which states the transportation policy at that particular time. This is what we have to operate under and what the statutes are designed to have us operate under.

• 1210

Mr. Mazankowski: In the same speech, dealing with the movement of grain, Mr. Marchand alluded to the fact that the railway companies are not interested in carrying wheat because it is not profitable. Then he goes on to say, "even if they were paid, I doubt that they would do it." In veiw of Section 262 of the Railway Act, from which Mr. Rose quoted, I wonder whether he in his capacity as Minister, or your body as the regulatory body in regard to the co-ordination of transportation in this country, has the power to direct the railways to haul grain—assuming that the statement made by the Minister is true.

[*Interpretation*]

Le CTC a-t-il envisagé la possibilité d'envoyer sur demande des observateurs ou des témoins aux audiences de ces tribunaux pour la forme pour que ceux-ci s'assurent que la justice et l'équité y son respectées?

M. Benson: Je ne sais pas si nous avons le pouvoir de le faire tenant compte des relations normales entre l'employeur et l'employé. Je sais des cas où nous avons des audiences et la compagnie impose certaines amendes aux employés; ceux-ci ont le droit d'être entendus au cours de ces audiences et, comme vous le savez, nous faisons souvent changer les amendes imposées par la compagnie. Mais dans les différends ordinaires entre l'employeur et l'employé, je ne vois pas le cas dont vous voulez parler, je ne sais pas si nous avons le pouvoir d'intervenir.

Le président: Monsieur Rose, pardonnez-moi, votre temps est terminé.

M. Benson: Je suppose qu'ils sont représentés par leurs syndicats.

M. Rose: Je le sais, mais souvent cela n'est pas suffisant. Ils sont représentés par des personnes qui ne sont pas des avocats et ils n'ont pas le droit d'engager un avocat. Une dernière chose, je vous demande tout simplement un oui ou un non, le CTC envisagera-t-il de mettre des représentants à la disposition des cheminaux qui lui en feront la demande pour ces audiences des tribunaux de forme?

M. Benson: Je pourrais étudier la question ainsi que les répercussions que cela aurait pour la main-dœuvre, déterminer nos pouvoirs et notre position. Je le ferai avec plaisir, monsieur Rose.

Le président: Merci, monsieur Rose. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur Benson, nous n'avons pas de politique véritable et j'espère que très rapidement il sera possible de mettre sur pied une politique dans ce domaine. Voilà une citation du ministre des Transports dans un discours qu'il a donné à la Chambre des communes le 7 mars; c'est à la page 268. Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

M. Benson: En premier lieu, en vertu de la Loi nationale sur les Transports, cette politique existe. Je ne vous lirai pas l'article 3 en détail. Je suis certain que vous connaissez l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui prévoit la politique à ce moment-là. Nous devons nous y conformer comme l'exige les statuts.

M. Mazankowski: Dans le même discours, à propos des transports des céréales, M. Marchand a fait allusion au fait que les compagnies de chemin de fer se soucient peu de transporter du blé parce que cela n'est pas rentable. Il dit ensuite que même si elles étaient bien payées, il est peu probable qu'elles acceptent de le faire. Étant donné l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer que M. Rose a cité, je me demande si, vous, à titre de ministre, vous ou votre organisme à titre d'organisme réglant la coordination du transport dans ce pays, avec le pouvoir d'ordonner aux chemins de fer de transporter les céréales—a condition que cette déclaration du ministre soit exacte.

[*Texte*]

Mr. Benson: There is no doubt that we can instruct the railways, to make sure that the railways haul grain. Also they have to provide equipment. But no time frame goes on to that necessarily and, as I mentioned, they have to provide equipment according to their power.

Mr. Mazankowski: When we see and hear of a large number of loaded boxcars sitting on the sidings unattended, and these are not necessarily lines that have been plugged by snow, would not Section 262—which suggests that accommodation should be provided without delay, and with due care and diligence—give the Commission, or the Minister, the power to move in and say: "Look, Mr. Railway Company, we do not feel that you people are discharging your responsibility, the mandate which you have been given by the Canadian people. You are not discharging it effectively in a responsible fashion." Is there nothing in your power that you can exercise to see that proper utilization and the proper deployment of boxcars is undertaken, so that we can look toward the movement of this very important commodity in an efficient and an effective manner?

Mr. Benson: One of the difficulties we have is that people do not bring specific cases to our attention.

Mr. Mazankowski: Could I just ask you one question there? Is your Commission not empowered to act until someone draws a problem to your attention?

Mr. Benson: Yes; we are empowered to act if we know of a situation.

Mr. Mazankowski: You are not suggesting that you were not aware of the grain problem?

Mr. Benson: No; I was informed. The question of sidings was raised—cars sitting on a siding. I was informed that the only situation we know of of this kind is where some cars are snowed in and people are skidooing over top of them. The railroad probably could not get the cars out in this particular instance. If particular instances are brought to our attention, we will act on them.

Mr. Mazankowski: In other words, those of us, including myself, who have been complaining in the House of Commons that there are a large number of boxcars, including government hopper cars, sitting on sidings for up to three, four, six weeks on rail lines that are not plugged with snow, have been bringing our complaints through the wrong channels. We should be channelling these complaints through you, to the CTC rather than to the Minister. Is that what you are saying?

Mr. Benson: We certainly do not have the resources to keep track of all the boxcars of the railroads. As a matter of fact, they have pretty good computer systems to show them where their cars are—probably as good as any railroads that exist, from what I have learned about this. If people bring to our attention specific nonusage of equipment, or undue delays, we will look at the specific case.

Mr. Mazankowski: And you have the power to act?

[*Interprétation*]

M. Benson: Il ne fait aucun doute que nous puissions donner des instructions aux chemins de fer pour nous assurer que les chemins de fer transportent les céréales. Ils sont également obligés de fournir le matériel. Mais aucune limite de temps n'est forcément imposée et, comme je l'ai dit, les chemins de fer doivent fournir le matériel d'après leur possibilité.

M. Mazankowski: Quand on constate le grand nombre de wagons chargés qui attendent sur des voies de garage sans que personne ne s'en occupe, il ne s'agit pas forcément de problème de neige, est-ce que l'article 262 qui prévoit que les services doivent être assurés sans délai et avec soin et diligence, n'accorde pas à la Commission ou au ministre le pouvoir d'intervenir et de déclarer: Messieurs du chemin de fer, nous estimons que vous ne respectez pas les responsabilités du mandat qui vous a été donné par la population canadienne. Vous n'agissez pas d'une façon responsable. N'avez-vous aucun pouvoir qui vous permette de vous assurer que les wagons sont convenablement utilisés et que le transport de cette importante production se fait d'une façon efficace et fluide?

M. Benson: Une des difficultés qui se pose consiste dans le fait que les gens n'attirent pas notre attention sur des questions précises.

M. Mazankowski: Je vous arrête ici; votre Commission n'a-t-elle pas le pouvoir d'agir même si personne n'a attiré votre attention sur un problème?

M. Benson: Oui, dans la mesure où nous sommes au courant d'une situation, nous avons le pouvoir d'agir.

M. Mazankowski: Vous ne voulez pas dire que vous ne connaissez pas le problème posé par les céréales?

M. Benson: Non, je le connaissais. La question des voies de garage s'est posée, des wagons abandonnés sur des voies de garage. On a dit que le seul cas où cela se produisait, c'était des raisons d'enneigement, des cas où il fallait une moto-neige pour parvenir aux wagons. Dans ce cas particulier, il est probable que le chemin de fer ne pouvait vraiment pas faire circuler les wagons. Chaque fois que des problèmes particuliers seront soumis à notre attention, nous prendrons des mesures.

M. Mazankowski: Autrement dit, ceux d'entre nous, y compris moi-même, qui nous sommes plaints à la Chambre des communes du fait qu'il y ait un très grand nombre de wagons, y compris les wagons du gouvernement, abandonnés sur des voies de garage pendant 3, 4 ou 5 semaines, des voies qui ne sont pas bloquées par la neige, avons adressé nos plaintes au mauvais endroit. C'est à vous que nous devrions nous adresser, au CTC, plutôt qu'au ministre. C'est bien là ce que vous voulez dire?

M. Benson: Nous n'avons certainement pas les moyens de surveiller tous les wagons des chemins de fer. En fait, leur système d'ordinateurs qui signale l'emplacement de chaque wagon est excellent, probablement aussi bon que la plupart de ceux qui existent dans le monde, d'après ce que j'en sais. Si l'on attire notre attention sur des cas précis où le matériel n'est pas utilisé ou sur des cas de délais injustifiables, nous étudierons la question.

M. Mazankowski: Vous avez le pouvoir de prendre des mesures?

[*Text*]

Mr. Benson: We have the power to tell the railroad to start providing proper service in that regard, yes.

Mr. Mazankowski: Again quoting from the Minister, what about the question of the railway companies' not being interested in carrying wheat because it is not profitable. Has your Commission undertaken a cost analysis on the movement of grain?

• 1215

Mr. Benson: No, we have not.

Mr. Mazankowski: How do we know it is not profitable, then?

Mr. Benson: I have not stated whether it is profitable or not.

Mr. Mazankowski: In other words, you would not be prepared to say whether the movement of grain is profitable or unprofitable?

Mr. Benson: Not without investigation.

Mr. Mazankowski: Have you ever been asked to consider an investigation?

Mr. Benson: No, I have not.

Mr. Mazankowski: Where do you suggest that particular conclusion would be drawn from? Would that be the railways' word?

Mr. Benson: I really have no idea.

Mr. Mazankowski: I see. Mr. Benson, in regard to the objectives of the national transportation policy, I agree with you when you suggest that there is a policy under the framework of the National Transportation Act. If it is considered that one of the major objectives of the transporation policy is to utilize transportation policy as an instrument or as an economic tool for regional development, do you see within the framework of the National Transportation Act sufficient latitude to exercise that particular objective?

Mr. Benson: If one is talking about regional development and variation of freight rates other than to their competitive level, then I think it requires independent action of the government, such as was the case in the Atlantic Region. We do not have the authority to subsidize a particular freight rate.

Mr. Mazankowski: Are you satisfied with the mechanism in so far as detecting and acting upon freight rates that may be discriminatory to a given region?

Mr. Benson: You are talking about Section 23 and appeals under it. Of course, you know about the famous rapeseed case, which I am not going to comment on because it is now under appeal to the Cabinet. That was a very long procedure. There have not been that many appeals under Section 23. We have been working on an abbreviated procedure for taking action under Section 23. Indeed, in certain cases which have come to our notice within the past six to eight months we have had the shipper and the railroads sit down together. They had been talking about appealing under Section 23, and they worked out their differences, which I think is a better procedure than going through the formal procedures, if one can do that.

[*Interpretation*]

M. Benson: Nous avons le pouvoir de demander aux compagnies d'assurer un service satisfaisant, oui.

M. Mazankowski: Je reviens aux paroles du ministre, quant est-il de la question des compagnies de chemins de fer qui ont déclaré qu'elles ne se soucient pas de transporter du blé parce que ce n'était pas rentable? Votre Commission a-t-elle entrepris une analyse de coûts sur le transport des grains?

M. Benson: Non, pas du tout.

M. Mazankowski: Comment savoir alors si c'est ou non rentable?

M. Benson: Je n'ai jamais dit que ce soit rentable ou que ce ne le soit pas.

M. Mazankowski: Autrement dit, vous ne voulezpas prendre position quant à la rentabilité du transport des grains?

M. Benson: Pas sans enquête.

M. Mazankowski: Est-ce qu'on vous a déjà demandé d'envisager une enquête?

M. Benson: Non, jamais.

M. Mazankowski: D'où pensez-vous que l'on pourrait tirer une semblable conclusion? Cela vient-il des chemins de fer?

M. Benson: Je n'en ai aucune idée.

M. Mazankowski: Je vois. Monsieur Benson, à propos des objectifs de la politique nationale des transports, je suis d'accord avec vous lorsque vous dites qu'il existe une politique en vertu de la Loi nationale sur les transports. Si l'on considère qu'un des principaux objectifs de la politique des transports est d'utiliser la politique des transports comme un instrument ou un outil économique de développement régional estimez-vous que la Loi nationale des transports vous offre une marge suffisante pour parvenir à cet objectif en particulier?

M. Benson: Si vous voulez parler de développement régional et des variantes des tarifs indépendamment des niveaux de concurrence de ces tarifs, je pense alors que le gouvernement doit agir indépendamment en ce domaine, comme c'est le cas de la région de l'Atlantique. Nous n'avons pas le pouvoir de subventionner un tarif de transport de fret en particulier.

M. Mazankowski: Êtes-vous satisfait du mécanisme qui sert à détecter les tarifs discriminatoires pour une certaine région et à prendre des mesures à ce sujet?

M. Benson: Voulez-vous parler de l'article 23 et des appels prévus en vertu de cet article. Évidemment, vous connaissez la fameuse affaire du colza et je ne m'étendrai pas sur le sujet car elle passe actuellement en appel auprès du Cabinet. La procédure a été très longue. Il n'y a pas eu tellement d'appels en vertu de l'article 23. Nous avons essayé de mettre sur pied une procédure abrégée dans le cadre de l'article 23. Sans doute, dans certains cas qui ont été portés à notre attention depuis six ou huit mois, nous avons demandé aux utilisateurs et aux compagnies de chemin de fer de régler la question à l'amiable. Ils avaient parlé de faire appel en vertu de l'article 23 et ils ont fini par se mettre d'accord; j'estime que c'est une procédure bien préférable à la procédure officielle, lorsque c'est possible.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What you are really saying is that within the existing legislative framework there is sufficient latitude for these sorts of anomalies to be worked out.

Mr. Benson: Yes, there is, but I do not want to underestimate the difficulties of an appeal under Section 23, because one has to go to court and hire lawyers and you get conflicting views and, of course, people have different interests, and it can be a drawn-out procedure. It is not drawn out by the Commission, but you have people with different interests and they all appear and they all want their day in court, and it takes a long time. We are trying to avoid this as much as possible by taking action. When someone indicates a grievance we will sit down with them in a prehearing conference before the hearing and try to get them to resolve their differences. Indeed, that has been successful in several cases.

Mr. Mazankowski: Could you explain to the Committee, Mr. Benson, how your Commission handles the filing and the application for freight rates? Do you examine them, do you investigate them, or are they just simply filed? Do you have the power to say, "This rate appears to be out of line and we suggest that you reconsider." Do you have that power?

Mr. Benson: No, we really do not have that power.

Mr. Mazankowski: You do not have that power.

Mr. Benson: They file their freight rates and they are on file for 30 days and they go into effect. The only power we have is when somebody takes action under Section 23, or some other section, the shipper section of the Railway Act, to indicate that they think the rates are wrong.

• 1220

Mr. Mazankowski: You mentioned the rapeseed case, Mr. Benson. I appreciate that you may not be able to comment, but is the question at issue in the rapeseed case the fact that the railways have failed to comply with your direction in the kind of tariff?

Mr. Benson: No, it is more complicated than that. I really do not want to comment on the decision beyond saying that the decision we made was an interim decision, subject to review after a period of time. The interim decision has been appealed to the Cabinet.

Mr. Mazankowski: One further question, Mr. Minister. Prior to the WEO Conference you were given a directive by the Minister to examine the freight rates which could be considered as discriminatory to Western Canada. Has that study been completed? Is information available and, if so, could that information be tabled with the Committee?

Mr. Benson: First of all, respecting rates, we are asked to determine certain rates. These rates were determined and that document is public. Now, respecting costs, we were directed to obtain costs from the railways for particular types of shipments. This information was to be obtained by the Commission and was to be provided to the provinces on a confidential basis. We have set up a panel in the Commission, chaired by myself, to deal with this particular matter. Reporting to this panel is a committee that we have appointed consisting of representatives of Western provinces, the Minister of Transport, ourselves and the railroads. They have the cost data. We had a meeting this

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Vous voulez dire en fait qu'à l'intérieur du cadre législatif actuel on a ménagé une marge suffisante pour régler ce genre d'anomalie.

M. Benson: Oui, mais je ne veux pas sous-estimer les difficultés d'un appel en vertu de l'article 23 parce qu'il faut passer en Cour, engager des avocats, concilier les points de vue et, évidemment, les gens sont poussés par des intérêts différents; cela peut devenir une procédure épuisante. Ce n'est pas la Commission qui fait traîner les choses mais des gens qui ont des intérêts très différents sont en présence, ils témoignent, exigent leur journée de tribunal, c'est très long. Nous essayons d'éviter cela le plus possible en prenant des mesures nous-mêmes. Lorsqu'un nous signale un grief, nous essayons la conciliation avant les audiences. D'ailleurs, le procédé a été couronné de succès dans plusieurs cas.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous expliquer, Benson, comment votre Commission traite les demandes de tarifs de fret? Les étudiez-vous, faites-vous des enquêtes ou bien vous contentez-vous de les classer? Avez-vous le pouvoir de déclarer: ce tarif nous semble exagéré, nous vous suggérons de reconsidérer la question. Avez-vous ce pouvoir?

M. Benson: Non, nous n'avons pas vraiment ce pouvoir.

M. Mazankowski: Vous ne l'avez pas.

M. Benson: Les tarifs sont déposés chez nous et après une période de 30 jours ils entrent en vigueur. Le seul pouvoir que nous ayons intervient lorsqu'une personne en appelle à l'article 23, ou à un autre article de la Loi sur les chemins de fer pour démontrer qu'à son avis les tarifs ne sont pas justifiables.

M. Mazankowski: Monsieur Benson, vous avez cité l'affaire du colza. Je comprends bien que vous ne puissiez pas faire d'observations mais ce qui prêtait à controverse dans l'affaire du colza, c'est le fait que les chemins de fer ne s'étaient pas conformés à vos directives en matière de tarifs?

M. Benson: Non, c'est plus compliqué. Je ne veux vraiment faire d'observations, je me contenterais de dire que la décision que nous avons prise était une décision temporaire, susceptible d'être révisée après un certain temps. Cette décision temporaire a fait l'objet d'un appel auprès du Cabinet.

M. Mazankowski: Une dernière question, monsieur le ministre. Avant la conférence du WEO, le ministre vous avait demandé d'examiner les tarifs de transport qui pouvaient être considérés comme étant discriminatoires pour l'ouest du Canada. Cette étude est-elle terminée, est-elle disponible, et si c'est le cas, serait-il possible de nous la communiquer?

M. Benson: En premier lieu, à propos des tarifs, on nous demande de déterminer certains tarifs. Ces tarifs ont été déterminés, il s'agit d'un document public. Maintenant, à propos des coûts, on nous a demandé d'obtenir des chemins de fer qu'ils nous soumettent les coûts pour certains transports d'un type particulier. Ces renseignements devaient être soumis à la Commission par les provinces de façon confidentielle. Au sein de la Commission, nous avons mis sur pied un groupe de travail que je préside, pour régler cette question. Un comité que nous avons nommé et qui est constitué des représentants des provinces de l'Ouest, du ministre des Transports, de nous-mêmes et des représen-

[*Text*]

week and we are examining the cost data on those particular items.

Mr. Mazankowski: Is this investigation that you undertook under Section 22 of the National Transportation Act respecting long-short haul differences, the finished product versus unfinished product, and the rate grouping structures?

Mr. Benson: That is not all completed, no. I was talking about the six specific rates.

In the other cases, the WEO Conference decided to hire consultants to look into particular matters. We have got the railroads and the consultants together to discuss these particular matters and that is proceeding.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Hamilton, Mr. Ellis, Mr. Hurlburt are on my list, and then on the second round, Mr. McRae and Mr. Howard.

Before I go to Mr. Hamilton, I would like to ask a question, if I may, Mr. Benson.

Mr. Benson: I must clarify something. Our report regarding the 23 freight rates was made to the Minister. It is his report and only he can release it. It is not up to us to release it. I am sorry; I may have misled you.

The Chairman: Mr. Benson, may I just direct a simple question for clarification? In reply to Mr. Mazankowski, you stated that the railroads have a pretty good computer system governing the location of their cars at all times. The Minister has stated publicly that perhaps there should be an independent government agency of some kind that would have a computer system showing the exact location of railway cars at all times. He, as the Minister responsible to the House of Commons for the railroads, would be better able to answer where these cars are and how fast the turnaround is in hauling grain, and so on.

Do you see the need for a government agency independent of railroads setting up another computer system to keep tab on the cars?

Mr. Benson: Mr. Chairman, I had not heard of this particular statement by the Minister. The railways have a computer system locating their cars. I am told—and I am no expert in this particular area—that it is a very good computer system. Certainly they spent a lot of money in putting it into force, and the data is available there. Perhaps there is the matter of better co-ordination of the data.

The Chairman: Fine. Thank you, Mr. Benson.

Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I would like to get a little more specific in the time we have left. Was the Commission involved in this snarl-up we had in Western Canada over the past few months?

[*Interpretation*]

tants des chemins de fer est responsable devant ce groupe. Ce comité possède toutes les données en matière de coût. Nous nous sommes réunis cette semaine et nous examinons ces données dans ces cas particuliers.

M. Mazankowski: Il s'agit d'une enquête que vous avez faite en vertu de l'article 22 de la Loi nationale sur les transports, au sujet des différences entre les transports sur de longues et de courtes distances, les produits finis et les produits non-finis, ainsi qu'une structure tarifaire?

M. Benson: Tout n'est pas terminé, non. Je parlais des six tarifs différents.

Dans d'autres cas, la conférence du WEO a décidé d'engager des experts pour étudier ces questions. Nous avons réuni les représentants des chemins de fer et ses experts pour discuter de ces questions, ces discussions sont en cours.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Hamilton, monsieur Ellis, monsieur Hurlburt, vous êtes sur ma liste, nous passerons aussitôt au second tour avec M. McRae et M. Howard.

Avant de vous donner la parole, monsieur Hamilton, je voudrais poser une question, si vous me le permettez.

M. Benson: Je dois apporter une précision. Notre rapport concernant les 23 tarifs de transport a été soumis au ministre. C'est son rapport et il est le seul à pouvoir le communiquer. Ce n'est pas notre rôle. Je suis désolé de vous avoir induit en erreur.

Le président: Monsieur Benson, je vais vous demander, très rapidement, une précision. Vous avez répondu à M. Mazankowski, que les compagnies de chemins de fer avaient un système d'ordinateurs satisfaisant pour connaître en permanence l'emplacement de leurs wagons. Le ministre a déclaré publiquement qu'il faudrait peut-être créer un organisme gouvernemental indépendant qui posséderait un système d'ordinateurs surveillant en permanence l'emplacement de tous les wagons des chemins de fer. En tant que ministre responsable des chemins de fer, à la Chambre des communes, il serait mieux à même de répondre à cette question, de nous dire où se trouvent ces wagons, tant qu'il leur faut pour faire un aller-retour de grains, etc.

Voyez-vous l'utilité d'un organisme gouvernemental indépendant des chemins de fer qui posséderait au autre système d'ordinateurs pour surveiller les wagons?

M. Benson: Monsieur le président, je n'ai pas entendu le ministre faire cette déclaration-là. Les chemins de fer ont un système d'ordinateurs qui détermine l'emplacement de leurs wagons. On me dit, je ne suis pas un expert en la matière, que c'est un système excellent. En tout cas, le système leur a coûté très cher, et les données sont disponibles. Peut-être s'agirait-il de mieux coordonner ces données.

Le président: Très bien, merci, monsieur Benson.

Monsieur Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Dans le temps qu'il nous reste, je voudrais entrer plus avant dans les détails. La Commission a-t-elle pris part au désordre que nous connaissons dans l'ouest du Canada depuis quelques mois?

[*Texte*]

• 1225

Mr. Benson: You are speaking of grain shipments, I presume.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Right.

Mr. Benson: There are some problems with regard to lumber shipments as well.

We certainly have had knowledge of it, as the public has had knowledge of it. I have a report on the situation which I would be willing to table. It is rather long, indicating what has happened. Perhaps I could table that, and I could have someone available, an expert in this regard at some point.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Okay, I would appreciate that. Can you tell me who actually orders the trains into certain areas, into the snow-blocked areas out there?

Mr. Benson: The railroads.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): The railroads or the Canadian Wheat Board.

Mr. Benson: No, the block shipping system tells them where to go and when to go.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I suggest that the crux of the problem has been that it has been the Canadian Wheat Board ordering these trains into snow-blocked areas, and it was only last week that the railways finally stood up on their hind legs and said, there are certain lines we are not going to order trains into. Can they do this without your approval? There are certain lines that are out of operation on the Prairies right now.

Mr. Benson: We have co-ordinators at the Lakehead and at Vancouver who have done a pretty good job, in my opinion, as far as it is within our powers to do it. The railroads basically are responsible for moving their cars. But there is an agreement under the block shipping arrangement, as you know, where the Wheat Board can . . .

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I am suggesting, Mr. Benson, that the whole transportation effort in Western Canada was dissipated over the past winter because of indiscriminate ordering of trains into snow-blocked areas. We have been hung up on this one little principle of equity, that every little farmer in every little town has to have the same delivery opportunities every week of the year. It has killed us. I am wondering if you have made recommendations to government about this.

Mr. Benson: There has been an agreement now to leave those lines out of service. I had an example brought to my attention by one of the railroads yesterday with regard to their snow problems in the West, where they took off two main-line locomotives and some other equipment and spent two days trying to get to some cars. Finally they just gave it up and said, we could be hauling a lot more if we had them back on the main lines.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I am aware that they plowed over a quarter of a million miles of snowbound tracks.

[*Interprétation*]

M. Benson: Vous voulez parler des expéditions de grain, je suppose.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Exact.

M. Benson: Nous avons également eu des problèmes d'expédition de bois.

Nous sommes au courant de cette situation, le public aussi d'ailleurs. Je possède un rapport à ce sujet que je suis disposé à vous communiquer. C'est assez long, cela explique ce qui s'est passé. Peut-être pourrais-je le déposer et convoquer un expert en la matière qui pourrait répondre à vos questions.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): D'accord, je vous en serai reconnaissant. Pouvez-vous me dire qui, en fait, envoie les trains dans une certaine région, en particulier les régions bloquées par la neige?

M. Benson: Les compagnies.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Les compagnies ou la Commission canadienne du blé.

M. Benson: Non, le système d'expédition donne au train l'ordre de se rendre à tel endroit, à tel moment.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): A mon sens, le fond du problème c'est que la Commission canadienne du blé a envoyé ces trains dans des régions bloquées par la neige et ce n'est que la semaine dernière que les compagnies de chemins de fer se sont finalement rebellées et ont déclaré: Il y a certaines lignes où nous n'enverrons plus de trains. Peuvent-elles le faire sans votre approbation? Il y a certaines lignes qui ne fonctionnent plus dans les Prairies à l'heure actuelle.

M. Benson: A Lakehead et à Vancouver, nous avons des coordinateurs qui, à mon sens, ont fait de l'excellent travail, dans la mesure où cela est de notre pouvoir. Fondamentalement, les compagnies sont responsables des allées et venues de leurs wagons. Mais, comme vous le savez, il y a un accord qui donne à la Commission du blé la possibilité de . . .

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Monsieur Benson, je voulais dire qu'au cours de cet hiver tous les efforts accomplis dans l'Ouest du Canada en matière de transport ont été rendus inutiles lorsqu'on envoyait de manière irréfléchie des trains dans des régions bloquées par la neige. Nous nous sommes laissés arrêter par ce petit principe d'équité selon lequel chaque petit fermier de chaque petite ville a droit au même service de livraison chaque semaine de l'année. Et c'est cela qui a tout démoli. Je me demande si vous avez fait des recommandations au gouvernement à ce sujet.

M. Benson: On a maintenant convenu de ne pas garder ces lignes en service. Hier, une des compagnies a attiré mon attention sur ces problèmes de neige dans l'Ouest et m'a cité l'exemple de deux locomotives de grandes lignes et d'un certain matériel qui ont été enlevés du service et il a fallu deux jours pour essayer d'obtenir des wagons. Finalement, ils ont abandonné la partie et déclaré qu'il serait beaucoup plus utile de les renvoyer sur les lignes principales.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je sais qu'ils ont déneigé plus d'un quart de million de milles de voies enneigées.

[*Text*]

I have a second question. In my particular area the Canadian National on the Gravelbourg subdivision have taken up the tracks at an elevator, a little town called Burnham. Would they do this with your approval or without? Would there be anyone here who could talk about this?

Mr. Benson: I will inquire into it. I do not know the particular incident.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): The interesting point is, of course, that now the farmers can still deliver to the elevator. The railways pay for the trucking into Swift Current, 18 or 20 miles. I am assuming the railways charge that up as an expense against the branch line, and probably receive in government subsidy 80 per cent of the trucking charges.

There was some talk about maintenance on safety. I can tell you about the area where I deliver grain, 35 miles that the local crew look after. The replacement of railway ties over the last years has been less than one per mile. I do not consider this to be very satisfactory.

Mr. Benson: To get back to an earlier question with regard to lines that are out of operation by agreement, there are 23 CN and 10 CP.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Yes, it is a good number that are out of order.

When you calculate the loss on a branch line, some of my people are a little concerned because in the most specific instance where the CPR—it will be on the Stewart Valley subdivision—abandoned a water tower and there were some acres to be bought back by the farmer, and a matter of a pipe, the farmer had to pay the cheque to Marathon Realty. Would this still be considered revenue for that particular branch line or not?

Mr. Benson: I will have to look at that.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): These are specific questions, but these are the things my people are concerned about.

Mr. Benson: Yes. That question is now in the record, and if we require additional information to trace it down, I will come back to you. We will provide answers for that particular instance.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I notice that you have a Mr. R. G. Menzies, one of your co-ordinators, here. I would like to direct a question to Mr. Menzies, if I may, Mr. Chairman.

Mr. Benson: Yes. I was thinking that when we submitted Mr. Menzies' notes to me, which I may have to change a little in that they are personal notes to me to the Committee, you might question Mr. Menzies at that time with regard to these particular matters.

• 1230

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I am aware that Mr. Menzies was the grain transportation coordinator at Thunder Bay for some considerable time and presumably he would be familiar with the target figures that are set by the railways and also by the Canadian Wheat Board.

[*Interpretation*]

J'ai une autre question à poser. Dans ma région le Canadien National du secteur de Gravelbourg a repris les voies vers un élévateur, une petite ville nommée Burnham. L'ont-ils fait avec ou sans votre approbation? Est-ce que l'un d'entre vous le sait?

M. Benson: Je vais m'informer, je ne connais pas cet incident en particulier.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Évidemment il est intéressant de constater que les agriculteurs peuvent toujours effectuer leur livraison vers les élévateurs. Les compagnies de chemins de fer paient les frais de transport par camion vers Swift Current sur une distance de 18 ou 20 milles. Je suppose que les chemins de fer facturent ces frais comme des frais de ligne secondaire et reçoivent du gouvernement environ 80 p. 100 des frais de transport par camion.

On a parlé d'entretien dans le cadre de la sécurité. Je peux vous parler de la région où je livre des grains, des 35 milles de voies qui sont entretenues par les employés locaux. Le nombre de traverses remplacées depuis plusieurs années a été inférieur à une traverse par mille. Je ne juge pas cela très satisfaisant.

M. Benson: Je reviens à une question que vous avez posée tout à l'heure à propos des lignes qui ne fonctionnent plus en vertu d'un accord, il y en a 23 pour le CN et 10 pour le CP.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Oui, il y en a beaucoup qui ne fonctionnent plus.

Lorsque vous parlez les pertes réalisées sur une ligne secondaire, cela préoccupe un peu les habitants de ma région et je peux vous citer un cas particulier où le CP, je pense qu'il s'agit du secteur de Stewart Valley—a abandonné un château d'eau et mis en vente plusieurs acres de terrain qui pouvaient être rachetés par l'agriculteur, il y avait également une question de canalisation et l'agriculteur a dû faire le chèque au nom de Marathon Realty. Est-ce que cela est considéré comme un revenu de cette ligne secondaire?

M. Benson: Je vais devoir vérifier.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Il s'agit de problèmes précis mais c'est là ce qui préoccupe la population.

M. Benson: Oui, Nous en avons pris note et lorsque nous aurons obtenu des renseignements, nous vous les communiquerons. Nous vous donnerons des réponses précises à ce sujet.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je constate que vous êtes accompagné de M. R. G. Menzies, l'un de vos coordinateurs. Je voudrais poser une question à M. Menzies, si vous me le permettez, monsieur le président.

M. Benson: Oui. M. Menzies doit me soumettre certaines notes, il s'agit de notes personnelles et donc je devrai peut-être les modifier un peu, mais à ce moment-là, vous pourrez peut-être lui poser des questions à ce sujet.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je sais que M. Menzies était coordonnateur des transports des céréales à Thunder Bay pendant longtemps et qu'il connaît probablement les objectifs fixés par les chemins de fer et également par la Commission canadienne du blé.

[*Texte*]

There seems to be a lot of confusion and we have been unable to decide which figures are right. Could you comment on the fact, Mr. Menzies, that when we ended up the crop year last year, at the end of July, we moved as much grain as everyone wanted to have moved but were still 30,000 cars short of the Canadian Wheat Board target. And I am just wondering how realistic these Canadian Wheat Board targets are.

Could you comment on that at all?

Mr. R. G. Menzies (Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission): The actual target figures, Mr. Hamilton, are agreed to between the two operating departments of the railways and the Canadian Wheat Board whereby they estimate the number of cars they feel can be delivered over a given period. I think the projection they make is for six months, taking all the various factors into consideration, in arriving at those target figures.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): The point I was trying to make Mr. Menzies is that when we had the railway people and the Canadian Wheat Board people before us, in other committees, there was a great variance in the target figures and we could never get these sorted out in our own minds. Which was the legitimate target figure, the railway one or the Canadian Wheat Board one?

In view of the fact that we ended up the last crop year 30,000 boxcars short of the Canadian Wheat Board target and yet still had moved all the wheat required, I sort of question the legitimacy of the Wheat Board's target figures.

Mr. Menzies: Of course, neither the Wheat Board nor the railways confided in me the actual target figures that were arrived in their projections.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): That was because there were two different figures.

Mr. Menzies: I was going to get to that. Actually, there are several sets of figures.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): There sure are several. My God!

Mr. Menzies: Which figures are correct, Mr. Hamilton, with unloadings and loadings . . .

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): That is all. Thank you very much.

The Chairman: Gentlemen, it is half-past twelve. I have a few more on my list but Mr. Benson has stated that he can come back before the Committee at 9.30 a.m. on Tuesday. Is it the wish of the Committee that we now adjourn?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: If Mr. Benson comes back at 9.30 a.m. on Tuesday, can we have him all morning or are we going to adjourn at 11 a.m.? It is quite a broad field that we are covering here, and I am sure that . . .

[*Interprétation*]

Il semble y avoir pas mal de confusion à cet égard et nous n'avons pas pu obtenir de chiffres exacts. Avez-vous, monsieur Menzies, des commentaires à offrir sur le fait qu'à la fin de la dernière année récolte, à la fin du mois de juillet, nous avons transporté autant de céréales que nécessaires alors qu'il manquait toujours 30,000 wagons pour atteindre l'objectif de la Commission canadienne du blé. Je me demande dans quelle mesure les objectifs de cette Commission sont réalistes.

Avez-vous des commentaires à offrir?

M. R. G. Menzies (agent de rationalisation du rail, Commission canadienne des transports): Les objectifs, monsieur Hamilton, sont décidés conjointement par les deux sociétés ferroviaires et par la Commission canadienne du blé en fonction d'une estimation du nombre de wagons qui peuvent être rendus disponibles pendant une certaine période. Je pense que les prévisions sont établies pour six mois et tiennent compte de tous les facteurs qui entrent en jeu.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Ce que je voulais dire, monsieur Menzies, c'est que les représentants des sociétés ferroviaires et de la Commission canadienne du blé, lorsqu'ils ont comparu devant d'autres comités, nous ont donné des chiffres très différents et nous n'avons jamais réussi à obtenir quelque chose de précis. Quel était l'objectif véritable, celui des chemins de fer ou de la Commission canadienne du blé?

Étant donné que l'année dernière, il manquait 30,000 wagons pour atteindre l'objectif de la Commission du blé mais que nous avions néanmoins réussi à transporter tout le blé demandé, je mets en doute la légitimité des objectifs de la Commission du blé.

M. Menzies: Bien entendu, ni la Commission du blé ni les chemins de fer ne m'ont confié les objectifs effectifs sur lesquels ils se sont mis d'accord.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): C'est parce que ces chiffres divergeaient trop.

M. Menzies: J'allais y venir. En fait, il y a plusieurs ensembles de chiffres.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Grand dieu, certainement qu'il y en a plusieurs.

M. Menzies: Ces chiffres sont exacts, monsieur Hamilton, si l'on tient compte des chargements et des déchargements . . .

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): C'est tout. Je vous remercie.

Le président: Messieurs, il est 12 h 30. J'ai encore quelques noms sur ma liste, mais M. Benson a dit qu'il pourrait revenir mardi matin à 9 h 30. Le Comité souhaite-t-il ajourner maintenant?

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si M. Benson revient à 9 h 30 mardi, allons-nous siéger toute la matinée ou bien ajourner à 11 h 00. C'est un très vaste domaine que nous étudions là et je suis sûr que . . .

[*Text*]

The Chairman: It depends upon the availability of a committee room. I will look into the possibility of sitting as late as 1.320 p.m., on Tuesday, if it is necessary.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I am sure we are all most agreeable to having Mr. Benson back. I am sure we need at least another session to get through this and it is getting late.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, will there be more than just Tuesday morning's meeting? I find it impossible to be here Tuesday morning and I would like to investigate . . .

The Chairman: I appreciate that, Mr. Ellis. It will depend on the Committee members on Tuesday morning. But if Mr. Benson capably handles all questions Tuesday morning, I cannot have him back specially for you after that. We will see what happens Tuesday morning, I think.

It is agreeable that we now adjourn and stand Vote 70?

Vote 70 allowed too stand.

The Chairman: The Committee is adjourned until 9.30 a.m. on Tuesday.

[*Interpretation*]

Le président: Tout dépend si nous pouvons disposer de la salle de comité. Je vais m'enquérir de la possibilité de siéger jusqu'à 12 h 30 mardi, si nécessaire.

M. McRae: Monsieur le président, je suis sûr que nous sommes tous heureux que M. Benson revienne. Nous aurons bien besoin d'une autre séance pour poser toutes nos questions et aujourd'hui il se fait tard.

M. Ellis: Monsieur le président, y aura-t-il d'autres séances que celles de mardi matin? Il m'est impossible de venir mardi et j'aimerais . . .

Le président: Je comprends votre problème, monsieur Ellis. Tout dépendra des membres du Comité mardi matin. Si M. Benson répond à toutes les questions mardi matin, je ne peux pas le faire revenir spécialement pour vous plus tard. Nous verrons ce qu'il adviendra mardi matin.

Vous convient-il d'ajourner maintenant et de réserver le crédit 70?

Le crédit 70 est réservé.

Le président: La séance est levée jusqu'à mardi matin 9 h 30.

Parliamentary Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, April 2, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mardi 2 avril 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—
Canadian Transport Commission

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—
Commission canadienne des transports

LIBRARY MAY - 2 1974 UNIVERSITY

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blenkarn
Blouin
Campbell
Godin
Guay (*Saint-Boniface*)
Holland
Loiselle
Mackasey
McCain
McKenzie
McRae
Rose
Schellenberger
Stewart (*Cochrane*)
Stewart (*Marquette*)
Turner
(*London East*)
Whicher—(19).

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, March 29, 1974:

Mr. Guay (*St. Boniface*) replaced Mr. Corriveau

On Tuesday April 2, 1974:

Mr. Blenkarn replaced Mr. Ellis
Mr. Whicher replaced Mr. MacKay
Mr. McCain replaced Mr. Mazankowski
Mr. Holland replaced Mr. Hurlburt

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 29 mars 1974:

M. Guay (*St. Boniface*) remplace M. Corriveau

Le mardi 2 avril 1974:

M. Blenkarn remplace M. Ellis
M. Whicher remplace M. MacKay
M. McCain remplace M. Mazankowski
M. Holland remplace M. Hurlburt

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 2, 1974
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Guay (*St. Boniface*), Holland, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, McCain, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*), Turner (*London East*) and Whicher.

Other Member present: Mr. Masniuk.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch; Mr. R. G. Menzies, Rail Rationalization Officer, Former Grain Co-ordinator at Lakehead; Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Services Analysis Branch; Dr. K. Studnicki-Gizbert, Executive Director, Economic and Social Analysis Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974 dealing with the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman called Vote 70—*Canadian Transport Commission—Operating Expenditures.*

The witnesses answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, April 4, 1974.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 2 AVRIL 1974
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présent: MM. Benjamin, Blenkarn, Blouin, Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Holland, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, McCain, McKenzie, McRae, Schellenberger, Stewart (*Marquette*), Turner (*London-Est*) et Whicher.

Autre député présent: M. Masniuk.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. J. Hanley, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs; M. R. G. Menzies, agent de la rationalisation (rail), ancien coordonnateur des grains à Lakehead; M. M. C. Tosh, directeur, Direction de l'analyse des chemins de fer; M. K. Studnicki-Gizbert, directeur exécutif, Division de l'analyse économique et sociale.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974 ayant trait au budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule nº 1*).

Le président met en délibération le crédit 70—*Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement.*

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 4 avril 1974, à 15 h 30.

Le greffier du Comité
Nino Travella
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, April 2, 1974.

• 0941

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum but we do not necessarily need one to hear witnesses.

We are now studying Vote 70 of the Department of Transport's estimates:

Department of Transport
D—Canadian Transport Commission

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$15,294,000.

We have with us Mr. Benson of the Canadian Transport Commission for further questioning. I had hoped that we could sit past eleven o'clock but the Clerk informs me that there are a number of committees at eleven o'clock and the House Leader would prefer that we not sit past that hour. So I think we should get started.

I have on my list, Mr. Stewart and Mr. Whicher, but before Mr. Stewart begins, Mr. Benson would like to table some information that he brought with him which was asked for at the last meeting.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman.

When we were here on Thursday, I indicated to Mr. Hamilton that I had a report on the recent movements of grain from country elevators to major exporting ports which I would be glad to table for the Committee's information. I have the report with me today and the required number of copies which I am depositing with the Clerk for distribution.

The Chairman: Should these be appended to the Committee proceedings?

Apparently there is no strong demand for copies, so I guess all who are here have a copy of the report to which Mr. Benson has referred.

Mr. Stewart, you are the first questioner.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson if he could tell me whether Transair has filed an application with the Air Transport Committee of the CTC to supply jet service between Prince Albert, Regina and Brandon, and Toronto?

Mr. Benson: My recollection is, and I would have to check this, that there has been an application filed but that it has not been dealt with at the present time. As I say, that is subject to checking.

Mr. Stewart (Marquette): You think that you have received that?

Mr. Benson: I think there was an application. I saw a notice on the agenda, which I read through, that such an application has been received. I will check it for you, though.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 2 avril 1974

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, nous n'avons pas de quorum, mais cela n'est pas nécessaire pour entendre les témoins.

Nous étudions à présent le crédit 70 du budget du ministère des Transports.

Ministère des transports
D—Commission canadienne des transports

Crédit 70—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—$15,294,000.

Nous recevons ce matin M. Benson, de la Commission canadienne des transports, et nous pouvons lui poser des questions. J'espérais que nous pourrions siéger après 11 h 00 mais le greffier m'indique qu'il y a d'autres comités à 11 h 00 et le leader à la Chambre préférerais que nous ne dépassions pas cette heure. Je pense que nous pouvons donc commencer.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Stewart et Whicher, mais avant que M. Stewart ne commence, M. Benson voudrait présenter les documents qu'il a apportés et qu'on lui a demandés au cours de la dernière réunion.

L'hon. E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Je vous remercie, monsieur le président.

Jeudi dernier, j'ai indiqué à M. Hamilton que je possédais un rapport sur les récents transports de céréales à partir des élévateurs à grain à destination des ports d'exportation et je serais heureux de présenter ce rapport maintenant. J'ai ici le rapport et le nombre requis d'exemplaires que je remets au greffier afin qu'il les distribue.

Le président: Est-ce que ces rapports doivent être ajoutés au procès-verbal de la réunion d'aujourd'hui?

Apparemment, la demande d'exemplaires n'a pas été très forte et je pense que tous les députés ici présents auront un exemplaire du rapport dont a parlé M. Benson.

Monsieur Stewart, vous êtes le premier à poser des questions.

M. Stewart (Marquette): Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Benson s'il peut me dire si Trans-Air a fait une demande au Comité des transports aériens de la CCT visant à assurer les services réactés entre Prince-Albert, Regina, Brandon et Toronto?

M. Benson: Si je me souviens bien, et il va falloir que je le vérifie, une demande a été faite mais elle n'a pas encore été étudiée. Comme je l'ai dit, cela est sujet à vérification.

M. Stewart (Marquette): Pensez-vous l'avoir reçue?

M. Benson: Je pense qu'il y a eu une demande. J'ai lu une note indiquant qu'une demande avait été reçue. Je vais le vérifier, pourtant.

[*Texte*]

Mr. Stewart (Marquette): The reason for my asking this question is that I know Transair has come up with a proposal to supply this service to western Canada and that it is very, very important to the people of western Manitoba.

As an example, at the present time Brandon and western Manitoba have no air service of any kind, so there are approximately 200,000 Manitobans would use this airport. As you know, there was a commuter service between Brandon and Winnipeg which was discontinued because it did not prove to be that satisfactory.

The reason the people of western Manitoba are interested in this proposal and application is that it will give the people of this area east-west service, which they have not had for a number of years. At the present time, if anybody in western Manitoba, say, is going to Edmonton or Calgary or Vancouver, then they have to drive back to Winnipeg which maybe involves a drive of 250 miles; then they head west from Winnipeg.

If Brandon and this area are going to have efficient economic growth, it is essential that there be proper air service. At the present time, if this service were inaugurated, it would mean that Brandon to Toronto passengers would arrive at their destination in the same time as it now takes them to drive from Brandon to Winnipeg. I think it is sort of ironic that we have a new air terminal in Brandon. The reason I am very interested in this proposal is that the air terminal itself is actually located in the federal riding of Marquette. But we have a new air terminal there and yet we have no air service at the present time. I think this is a very serious situation.

• 0945

Could you tell me how long it will take before a decision is made on this application?

Mr. Benson: I really would have to check into that. It usually takes several months by the time the application is in and the supporting documents. We have to publish that there has been an application, people have the right to object, then there has to be a decision as to whether or not there is to be a public hearing, so it usually takes several months. It may have been in for some time. I do not know. As I have said, it came to my notice that there was an item on the agenda in the Transport Committee.

Mr. Stewart (Marquette): What I would like you to explain to me is, what is the CTC's policy on services to areas like Brandon and Prince Albert?

Mr. Benson: I really cannot comment on the Brandon area specifically. As you know, we made a decision which has been appealed to the Cabinet with regard to what you called a commuter service, so I cannot comment on that because it is at present before the Cabinet.

However, generally our policy is that where someone applies and there is a requirement for service as shown by the public in the public interest—if somebody wants to run the service, there is public interest to run a service—then we would grant such a service providing it did not put somebody else out of business who was operating very close to that point, or something like this. It is very difficult to give a complete policy. It depends on the area you are serving.

[*Interprétation*]

M. Stewart (Marquette): La raison pour laquelle je pose cette question est que je sais que Trans-Air a fait une proposition pour assurer ce service dans l'ouest du Canada, c'est un service très important aux résidents de l'ouest du Manitoba.

A titre d'exemple, à l'heure actuelle Brandon et l'ouest du Canada ne disposent d'aucun service aérien, et il y a environ 200,000 Manitobains qui pourraient utiliser cet aéroport. Comme vous le savez, il existe un service de navette entre Brandon et Winnipeg, ce service a été interrompu car il n'était pas satisfaisant.

La raison pour laquelle les résidents de l'ouest du Manitoba s'intéressent à cette proposition et cette demande est qu'elle leur assurera un service est-ouest, qui fait défaut depuis plusieurs années. A l'heure actuelle, si un résident de l'ouest du Manitoba, se rend à Edmonton ou Calgary ou Vancouver, il lui faut revenir à Winnipeg, ce qui comporte un trajet en voiture d'environ 250 milles; et ensuite de Winnipeg vers l'ouest.

Si Brandon et la région veulent connaître un développement économique efficace, il est essentiel que l'on dispose d'un service aérien adéquat. A l'heure actuelle, si ce service était instauré, cela voudrait dire que les voyageurs de Brandon à Toronto arriveraient à leur destination dans le même temps que celui qu'il leur faut pour se rendre en voiture de Brandon à Winnipeg. Je pense que cela est d'autant plus ironique que nous disposons d'un nouveau terminus aérien à Brandon. La raison pour laquelle je m'intéresse à cette proposition est que ce terminus se trouve lui-même dans la circonscription fédérale de Marquette. Nous disposons d'un nouveau terminus, mais nous n'avons pas encore de service aérien à l'heure actuelle. Je pense que cela est très sérieux.

Pourriez-vous me dire combien de temps il faudra attendre une décision à propos de cette demande?

M. Benson: A vrai dire, il va me falloir vérifier les faits. Généralement, il faut plusieurs mois après que la décision a été présentée avec les documents pertinents. Nous avons à la publier, les gens ont le droit de s'y opposer, ensuite il faut décider si l'on tiendra une audience publique ou pas, et par conséquent il faut plusieurs mois. Peut-être que cette demande est arrivée depuis quelque temps. Je ne sais pas. Comme je l'ai dit, je me suis rendu compte qu'il y avait une question à l'ordre du jour du Comité des transports.

M. Stewart (Marquette): J'aimerais que vous m'expliquiez quelle est la politique de la CCT à propos des services aériens pour les régions comme Brandon et Prince Albert?

M. Benson: Je ne saurais vous parler de façon spécifique de la région de Brandon. Comme vous le savez, nous avons rendu une décision pour laquelle un appel a été présenté au cabinet à propos de ce que vous appelez un service de navette, et par conséquent je ne saurais faire de commentaire car cette affaire est entre les mains du Cabinet.

Généralement, notre politique veut que lorsqu'une demande est faite et que l'on requiert des services dans l'intérêt du public, si quelqu'un veut assurer ces services, s'il y a un intérêt public à le faire, alors nous accordons ces services à condition qu'aucun service similaire ne sera interrompu dans le voisinage. Il est donc très difficile de définir une politique. Tout dépend de la région qui est desservie.

[*Text*]

We are interested in there being as much and as good an air service as possible for the public where people are willing to operate such a service. We have powers to subsidize in some cases, and we can only subsidize regional carriers and only in very specific areas where there is no alternative service. There is very little in the way of air subsidies in our estimates, as a matter of fact. I think it is about $1.5 to $2 million—$2 million, I think.

Mr. Stewart (Marquette): In the case of this area in Manitoba, Air Canada at one time did provide service in there but they withdrew it. I think they have an obligation to the Canadian people to supply this type of service, but I would hope that the CTC would make sure that all areas of the country are given reasonable service of this type.

Mr. Benson: Speaking generally, I would say that that is our policy, but I cannot speak to a specific service without looking at that specific area and service.

Class 1, Toronto-Brandon-Regina-Prince Albert, came in this morning.

Mr. Stewart (Marquette): The application came in this morning, so you say there is a possibility that it could be processed within two months?

Mr. Benson: I do not like to guarantee a date, but it will be dealt with as judiciously as possible. We will move right ahead.

Mr. Stewart (Marquette): In other words, you assure the people of Western Manitoba that this will be expedited as quickly as possible?

Mr. Benson: As soon as we possibly can.

Mr. Stewart (Marquette): One final question. I have not had a chance to look at the reports you tabled this morning on the movement of grain from country elevators to the major exporting ports, but there is one question I would like to ask you on this. At the present time there are many Canadian boxcars in the U.S.A. Has the CTC any authority to bring these cars back to Canada? Or does this come under the jurisdiction of the Minister of Transport?

Mr. Benson: The railways would like to have the boxcars back, too, and they charge rentals on the boxcars in the United States. Steps were taken last year to require for the ITC to require the railroads to deliver them to the closest point to get back into Canada and not use them shipping back and forth across the United States.

• 0950

There are always a large number of boxcars in the United States because we ship a lot of bulk materials into the United States, far more than bulk materials coming from the United States into Canada. This means that at any given time we will have more cars in the United States than they will have in Canada by a long ways.

There has been a side comment here that they are also better cars than the Americans and they like to keep them. However, I think the railways have made a strong effort to get the cars back. I know that the ICC was approached and railways were instructed to deliver them to the closest point.

[*Interpretation*]

Nous cherchons à ce qu'il y ait le maximum de services aériens excellents pour le public lorsque des gens désirent assurer ce service. Nous avons les moyens d'accorder des subventions dans certains cas et nous ne pouvons le faire que pour les transporteurs régionaux et seulement dans des régions très définies où il n'y a pas d'autres services. En fait, notre budget ne prévoit que peu de subsides au transport aérien. Je pense que cela est environ d'un million et demi à deux millions de dollars.

M. Stewart (Marquette): A un moment donné, Air Canada assurait le service dans cette région du Manitoba, mais le service a été interrompu. Je pense que la compagnie se doit d'assurer ce service aux Canadiens, mais j'espérais que la CCT s'assurerait que toutes les régions du pays sont desservies de façon appropriée.

M. Benson: Généralement parlant, je dirais que c'est là notre politique, mais je ne saurais me prononcer à propos d'un service particulier sans avoir examiné la région et le service dont il est question.

La demande de service de classe 1, Toronto-Brandon-Regina-Prince-Albert, est arrivée ce matin.

M. Stewart (Marquette): La demande vous est parvenue ce matin, ainsi vous dites qu'il serait possible de l'étudier d'ici deux mois?

M. Benson: Je ne voudrais pas définir une date, mais elle sera étudiée de la façon la plus judicieuse possible. Nous nous y mettrons tout de suite.

M. Stewart (Marquette): En d'autres termes, vous assurez les résidants de l'ouest du Manitoba que l'étude de cette demande sera faite le plus tôt possible?

M. Benson: Le plus tôt possible.

M. Stewart (Marquette): Une dernière question. Je n'ai pas eu l'occasion d'examiner le rapport que vous avez présenté ce matin à propos du transport des céréales des élévateurs vers les principaux ports d'exportation, mais j'aimerais vous poser une question à ce sujet. A l'heure actuelle, il y a de nombreux wagons canadiens aux États-Unis. Est-ce que la CCT a le pouvoir de ramener ces wagons au Canada? Cela dépend-il de la compétence du ministre des Transports?

M. Benson: Les compagnies ferroviaires, aimeraient recouvrer ces wagons également, et les États-Unis leur facturent des frais de location. L'an dernier des mesures ont été prises demandant à la CTI d'exiger des compagnies ferroviaires qu'elles rendent les wagons au point le plus proche du Canada et ne les utilisent pas sans arrêt aux États-Unis.

Il y a toujours aux États-Unis de nombreux wagons car nous exportons vers les États-Unis énormément de produits en vrac, beaucoup plus que ne le font les États-Unis. Cela signifie qu'à un moment donné nous aurons davantage de wagons aux États-Unis que nous en aurons au Canada.

Je pourrais ajouter à titre de commentaire que nos wagons sont bien meilleurs que les wagons américains et c'est pourquoi ils veulent les garder. Toutefois, je pense que les compagnies ferroviaires ont fait des efforts pour recouvrer l'utilisation des ces wagons. Je sais que la ICC en a été avertie et que les compagnies ferroviaires ont reçu l'ordre de rendre ces wagons au point le plus proche de la frontière.

[*Texte*]

Mr. Stewart (Marquette): If you were not sure that the railways were putting forth the effort they should in this, can the CTC interfere?

Mr. Benson: We have no authority over railways in the United States but we can make representation. This has been done. Whether it was done through us or directly by the railways, I do know that representations were made to the ICC and to the railroads directly in the United States to get the cars back to the closest point.

Mr. Stewart (Marquette): How soon do you feel that there will be a decision made on permanent policy on rail line abandonment? We know that a freeze has been put on all lines in the Prairies January 1, 1975.

Mr. Benson: We are in the hands of the government in this. They will have to indicate what the action is to be after January 1, 1975. We have not, really, any power to do anything except keep on paying the railways. There certainly needs to be a statement so that we may know how to proceed from the point onwards.

Mr. Stewart (Marquette): In other words, you are saying that until we know what the long-term government policy is, there is really nothing to be done.

Mr. Benson: Long-term or short-term, we will have to know next year whether we pay them money or whether railway applications are to be dealt with. We wait for the government policy in this.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you.

The Chairman: Mr. Whicher.

Mr. Whicher: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Benson about the withdrawal of passenger service two or three years ago in southwestern Ontario.

Last December, we had Mr. MacMillan, the President of the Canadian National Railways, before this committee. I was fortunate enough to belong to it at that time and I asked him some questions regarding the withdrawal of service. He said that when that service was withdrawn from Owen Sound, Ontario, to Toronto, he was the most surprised man in Canada. Those are his words.

Mr. Chairman, if the President of the Canadian National Railways says that he was surprised; that he did not expect the service to be withdrawn, whom, Mr. Benson do we blame? Many people have tried to get this service restored, including myself. Do we blame the railways who, evidently, were prepared to carry on even though, according to law, they had to make an application to get their subsidy to withdraw the service? Do we blame the government or do we blame the CTC? In short, the people up there want the service; the CNR were prepared to give it. Who is the joker in this?

Mr. Benson: The withdrawal of the service was based on a decision of the Canadian Transport Commission.

Mr. Whicher: Right.

Mr. Benson: Since I have been President of the Canadian Transport Commission we have carried out studies. Two studies are complete respecting service in southwestern Ontario and the third study is on the verge of completion. I believe the two studies have been made public by the Minister and are in your hands. They mention several alternative ways to provide services in southwestern Ontario. The third study is in preparation and I under-

[*Interprétation*]

M. Stewart (Marquette): Si vous n'étiez pas sûr que les compagnies ferroviaires font tous leurs efforts dans ce sens, est-ce que la CCT peut intervenir?

M. Benson: Nous n'avons aucune autorité concernant les compagnies ferroviaires américaines, mais nous pouvons toujours faire des instances. Cela a déjà été fait. Je ne sais pas si c'était nous ou les compagnies ferroviaires directement qui ont présenté ces instances à la ICC et aux compagnies ferroviaires directement aux États-Unis afin qu'elles rendent les wagons au point le plus proche.

M. Stewart (Marquette): Dans combien de temps estimez-vous qu'une décision sera prise en matière de politique permanente relative à la désaffectation des lignes ferroviaires? Nous savons qu'un moratoire a été imposé jusqu'au 1er janvier 1975 sur toutes les lignes des Prairies.

M. Benson: Nous dépendons du gouvernement à cet égard. Il lui faudra indiquer si cette action doit se poursuivre après le 1er janvier 1975. En fait, nous ne pouvons rien faire d'autre que de payer les compagnies ferroviaires. Nous avons besoin de déclarations à cet égard pour savoir comment procéder.

M. Stewart (Marquette): En d'autres termes, vous nous dites qu'à moins de connaître la politique à long terme du gouvernement, il n'y a rien qui puisse être fait.

M. Benson: Politique à long terme ou à court terme, nous devrons savoir l'an prochain si nous devons payer les compagnies ferroviaires ou étudier leurs demandes. Nous attendons le gouvernement à ce sujet.

M. Stewart (Marquette): Je vous remercie.

Le président: Monsieur Whicher.

M. Whicher: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Benson des questions concernant l'interruption du service-voyageur dans le sud-ouest de l'Ontario depuis deux ou trois ans.

En décembre dernier, M. MacMillan, président du Canadien National, a comparu devant le Comité. J'avais la chance d'appartenir à ce Comité et je lui ai posé des questions relatives à l'interruption du service-voyageur. Il a déclaré que lorsque le service entre Owen Sound, Ontario, et Toronto a été interrompu, ce fut lui le plus surpris au Canada. Tels furent ses propos.

Monsieur le président, si le président du Canadien National déclare avoir été surpris, ne pas s'être attendu à l'interruption du service, qui, monsieur Benson, devons-nous blâmer? De nombreuses personnes ont cherché à faire rétablir ce service, moi-même y compris, et devons-nous blâmer les compagnies ferroviaires qui, évidemment, étaient prêtes à continuer ce service, même si, selon la loi, elles devaient faire une demande de subvention pour interrompre ce service? Devons-nous blâmer le gouvernement ou la CCT. En bref, les clients veulent que l'on rétablissent le service, le CN était prêt à le faire. Où est l'échappatoire?

M. Benson: L'interruption du service a été fondée sur une décision de la Commission canadienne des transports.

M. Whicher: Exact.

M. Benson: Depuis que je suis président de la Commission canadienne des transports, nous avons entrepris des études. Deux études sont terminées et concernent le service dans les sud-ouest de l'Ontario, la troisième étude est sur le point d'être terminée. Je pense que ces deux études ont été rendues publiques par le ministre et sont à votre disposition. Il y est question de plusieurs autres méthodes pour accorder des services dans le sud-ouest de l'Ontario.

[*Text*]

stand—although you will have to question the Minister—that the Minister then intends to meet with the provinces to see how best a co-ordinated service can be established in that particular area of Ontario. However, again, we have done our work in preparing the groundwork that the has Minister requested us to prepare.

Mr. Whicher: I know you were not involved then, but why are all these studies being made now after the service has been taken off? The studies should have been made before the trains were cancelled.

Mr. Benson: Really, I cannot comment on a decision of the Commission. Even if I had been there I would not have commented on the decision because our decisions are self-explanatory. The reasons are indicated in the decisions and I am not in a position to argue with them; they are subject to appeal to the Cabinet or to the courts.

• 0955

However, in the particular instance that you are speaking of, Southwestern Ontario, the Minister in turn asked that a study be done, and that is why the Commission undertook the study. In the report, as I recall it, in one of the two reports that have already been submitted, several alternatives are mentioned of ways of providing service into Southwestern Ontario.

Mr. Whicher: One of the alternatives, of course, was that buses were supposed to do the job, and with the greatest respect to the bus service, it just has not worked out that way. Mr. Benson, I want to ask this question, and it is given with no criticism to you or your Commission at all, I assure you. I would just like to put yourself and the gentlemen around the table and the people who live in Southwestern Ontario they have appealed for several years through their elected representatives from all sides of the House; they have done what they feel is the spade work and then they have the President of the CNR say that he was the most surprised man in Canada when this service was taken off.

To me, someone, and I am certainly not suggesting it is you but I am wondering if you would care to say it is—someone is passing the buck.

Mr. Benson: Certainly I am not passing any buck.

Mr. Whicher: No, I do not think you are.

Mr. Benson: The decision was a decision of the Canadian Transport Commission and subject to all appeals that such decisions have.

Mr. Whicher: But, Mr. Benson, when you are appealing against the CTC, what you are really asking is for a mouse to appeal against an elephant.

Mr. Benson: Not really at all. This question was raised the other day as to the powers of the government with respect to the CTC, and I would like to refer members of the Committee to Section 64 of the National Transportation Act, which indicates the powers—I might just read it; it is only a paragraph.

Mr. Whicher: Could you paragraphrase it? I am not a lawyer and I . . .

[*Interpretation*]

La troisième étude est en préparation et je crois, même si vous devrez poser la question au ministre, que celui-ci a l'intention de rencontrer les responsables provinciaux pour voir si l'on peut établir un service en collaboration avec la province dans cette région de l'Ontario. Cependant, nous avons fait notre travail en préparant les données essentielles demandées par le ministre.

M. Whicher: Je sais que nous n'étions pas alors en cause, mais pourquoi ces études sont-elles faites après que le service a été interrompu? Ces études auraient dû l'être avant que les trains ne soient arrêtés.

M. Benson: En réalité, je ne saurais commenter une décision de la Commission. Même si j'avais été présent à l'époque, je n'aurais pas fait de commentaires car nos décisions s'expliquent d'elles-mêmes. Les raisons sont indiquées dans les décisions et il ne m'appartient pas d'en discuter; elles sont sujettes à l'appel auprès du Cabinet ou des tribunaux.

Toutefois, à propos du sud-ouest de l'Ontario, le ministre a demandé qu'une étude soit faite et c'est la raison pour laquelle la Commission l'a faite. Dans le rapport, si je me souviens bien, dans l'un des deux rapports qui ont déjà été présentés, on mentionne plusieurs autres possibilités pour assurer un service dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Whicher: L'une de ces possibilités, bien sûr, est le recours aux autobus, et avec le respect que je lui accorde, cela n'a pas fonctionné. Monsieur Benson, je vous pose cette question, et il ne s'agit pas d'une critique à votre égard ou à celui de la Commission, je vous l'assure. Je voudrais que vous-même ainsi que les fonctionnaires ici présents se mettent à la place des résidents du sud-ouest de l'Ontario; pendant plusieurs années ils se sont adressés à leurs représentants élus des deux côtés de la Chambre, ils ont commencé le travail et ensuite le président du CN déclare qu'il a été le plus surpris de l'interruption de ce service.

Pour moi, il y a quelqu'un et je ne dis pas que c'est vous, mais je me demande si vous voudriez nous dire de qui il s'agit, quelqu'un qui plaisante.

M. Benson: Ce n'est certainement pas moi.

M. Whicher. Non, je ne le pense pas.

M. Benson: La décision est une décision de la Commission canadienne des transports, qui, comme toute décision, est sujette à un appel.

M. Whicher: Mais, monsieur Benson, lorsque vous faites un appel contre la CCT, cela revient à demander à une souris de faire un appel contre un éléphant.

M. Benson: Non, pas en réalité. Cette question a été évoquée l'autre jour à propos des pouvoirs du gouvernement à l'égard de la CCT et j'aimerais renvoyer les membres du Comité à l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, qui définit ses pouvoirs, je pourrais la lire, il n'y a qu'un paragraphe.

M. Whicher: Pourriez-vous le paraphraser? Je ne suis pas juriste et je . . .

[*Texte*]

Mr. Benson: It is very simple. Section 64(1) says.

> The Governor in Council may at any time in his descretion either upon petition of any party, person or company interested, or of his own motion and without any petition or application, vary or rescind any order, decision, rule or regulation of the Commission whether such order or decision is made interparties or otherwise and whether such regulation is general or limited in its scope and application and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding upon the Commission and all parties.

Mr. Whicher: What you are saying, then, Mr. Chairman, as I understand it, is that if the government had wished, they could have rescinded this service and put the trains back on the tracks.

Mr. Benson: If somebody applied to the Governor in Council, appealed to the Governor in Council, the Governor in Council could make a decision. They have made decisions in the past years, varying decisions of the Canadian Transport Commission. One was the Bell case; another one was with respect to Norontair.

Mr. Whicher: I do not know whether this is fair or not. I would just like you, if you could, to give me a yes or no answer on this: if the government had wished to put the trains back on, could they have done it, yes or no, please?

Mr. Benson: I am not a lawyer, but I would . . .

Mr. Whicher: I am not either. I just know the trains are not running.

Mr. Benson: Speaking as one nonlawyer to another, the government could instruct the service to be instituted, I would think.

Mr. Whicher: That is fine. I am glad to hear that could happen.

About passenger service in general across Canada, I have seen reports by the President of the CPR and I believe that they, the CPR, have made applications in the last year or so, two years, to do away with all passenger service in Canada. One of the things that obviously have been done in the past has been the downgrading of passenger service. Is it being upgraded now in the few remaining areas of Canada where it is still in force?

Mr. Benson: First of all, since I have been President of the Commission, no further passenger services have been discontinued.

Mr. Whicher: There are hardly any left.

Mr. Benson: None have been discontinued, and one has been ordered reinstated or improved. That is the Barrie decision that came up.

With regard generally to passenger service—and here I am giving an opinion not as an expert but as one like yourself who has used the service—the equipment is getting very old. The only new equipment that has been put into operation is the Turbo train by the CNR, and certainly it would seem to me that in the reasonable future, decisions are going to have to be made by the railways and the government with respect to the future of passenger service, whether new equipment is going to be put in and is it going to be necessary to change the method of financing; indeed, the Minister of Transport has mentioned this publicly. I believe the railways get 80 per cent of their loss

[*Interprétation*]

M. Benson: Il est très simple. L'article 64(1) stipule ce qui suit:

> Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

M. Whicher: Ce que vous dites là, monsieur le président, si je comprends bien, est que si le gouvernement l'avait voulu, il aurait pu rescinder ce service et remettre le train sur les rails.

M. Benson: Si quelqu'un s'était adressé au gouverneur en conseil, avait fait un appel, celui-ci aurait pris une décision. Des décisions ont été prises dans le passé, modifiant les décisions de la Commission canadienne des transports. L'un concernait le cas de la compagnie Bell, l'autre la compagnie Norontair.

M. Whicher: Je ne sais pas si cela est équitable. J'aimerais, si c'est possible, que vous me répondiez par oui ou non: si le gouvernement avait voulu remettre le train sur les rails, aurait-il pu le faire, oui ou non?

M. Benson: Je ne suis pas juriste, mais je . . .

M. Whicher: Moi non plus. Je sais simplement que les trains ne circulent plus.

M. Benson: En tant que non-juriste m'adressant à un autre, le gouvernement pourrait faire en sorte que le service soit rétabli, me semble-t-il.

M. Whicher: Excellent. Je suis heureux de l'entendre.

En ce qui concerne le service-voyageurs au Canada, j'ai vu les rapports du président de CPR et je crois que le CPR a fait au cours des deux dernières années des demandes visant à interrompre tout service-voyageurs au Canada. L'une des choses qui se sont produites dans le passé a été le délabrement du service-voyageurs. Va-t-il en s'améliorant à présent dans les quelques régions du Canada où il est toujours en service?

M. Benson: Avant tout, depuis que je suis président de la Commission, aucun service-voyageurs supplémentaire n'a été interrompu.

M. Whicher: Il en reste à peine.

M. Benson: Aucun n'a été interrompu, et un a été remis en service ou amélioré. Cela est dû à la décision Barrie.

En ce qui concerne le service-voyageurs en général, et il s'agit là d'une opinion, je ne suis pas expert, mais uniquement utilisateur de ce service, l'équipement vieillit beaucoup. Le seul nouvel équipement qui ait été mis en service est le Turbo train du CN. Assurément, j'ai l'impression que dans un avenir proche, il faudra que les compagnies ferroviaires et le gouvernement prennent des décisions concernant l'avenir du service-passager, soit par l'introduction d'équipements nouveaux soit en modifiant les méthodes de financement; en fait, le ministre des Transports l'a déclaré publiquement. Je pense que les compagnies ferroviaires connaissant des pertes de 80 p. 100 ne sont pas encouragées

[*Text*]

which is not really an incentive to put in new equipment and this sort of thing. So, this is a matter that has to be considered, I think, as a policy matter.

• 1000

Mr. Whicher: In the original agreements that were made between the governments and particularly the municipalities—I am going back many years now—in the original agreements which I have seen, the railways concerned—and once more certainly in non-legal language—guaranteed service to certain areas for certain sums of money as long as water ran downhill or something to that extent. They have withdrawn this service even though the municipalities put up really large sums of money for the number of people who lived in those municipalities. Would you not say, not as a lawyer but as a fellow who likes to get things done, that the railways of Canada have an obligation to these municipalities who put up this money? When I owe somebody a mortgage and sign for it, I have to pay. If the railways of Canada, particularly the CPR, got huge grants of territories and lands in which they have made billions and they sign certain obligations, these obligations, Mr. Chairman, have not been kept. You know that, I know it and the people of Canada know it. Would you care to make any observations?

Mr. Benson: I think I would be going pretty far out to give a layman's opinion on a contract which is purported to exist.

Mr. Whicher: Pardon me, Mr. Chairman, surely you would not say 'purported' to exist. Surely you have seen them by the dozen; they are there.

Mr. Benson: I have heard of them.

Mr. Whicher: Mr. Chairman, respectfully, if you ever get any time from your onerous duties, take a look and do not just go on my saying so; they are there, I have head of them.

Mr. Benson: Accepting the fact that there are agreements there, as you say, I am not in a position to interpret legally those agreements offhand. I would not . . .

Mr. Whicher: One final question, Mr. Chairman. Presuming those agreements are there, how does a layman get at the railways? Can we sue them or can the municipalities sue them to attempt to make them do what they originally signed for.

Mr. Benson: I really would not know. That is a legal matter; I think you would have to get the lawyer's opinion in this regard.

Mr. Whicher: Have you any lawyers in your Commission that would care to give an opinion on that? If you have not, could you hire some? I just had to sue one government not long ago.

The Chairman: I remember the act quite clearly, Mr. Whicher. The Vice-Chairman of the Canadian Transport Commission must be a lawyer. I think that is in the National Transportation Act. So I think there is a lawyer around all right. But I am sorry, your time has expired, Mr. Whicher and . . .

[*Interpretation*]

à introduire du matériel nouveau. Ainsi, c'est une question qu'il faudra examiner, une question d'ordre politique.

M. Whicher: Dans les premiers accords qui ont été passés entre les gouvernements, et particulièrement les municipalités, et je remonte loin dans le passé, dans ces accords que j'ai vus, les compagnies ferroviaires concernées, et une fois de plus je ne parle pas en tant que juriste, se sont engagées à assurer le service à certaines régions pour certaines sommes d'argent aussi longtemps que l'eau coulerait sous les ponts. Or, elles ont interrompu ces services même lorsque les municipalités y ont investi des sommes importantes par rapport au nombre de leurs résidents. Ne pensez-vous pas, non pas en tant que juriste mais en tant que personne qui aime que les choses soient faites, que les compagnies ferroviaires canadiennes ont une obligation à l'égard des municipalités qui ont tant investi? Lorsque je dois une hypothèque à quelqu'un, il faut que je la rembourse. Si les compagnies ferroviaires canadiennes, en particulier le CPR, se sont vues adjuger de larges parties du territoire à partir desquelles elles ont fait des profits de plusieurs milliards et qu'elles ont signé certaines obligations, ces obligations, monsieur le président, n'ont pas été observées. Vous le savez, je le sais et les Canadiens le savent. Avez-vous des observations à faire?

M. Benson: Je pense que j'irais trop loin en donnant l'opinion d'un profane à propos d'un contrat qui est sensé exister.

M. Whicher: Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, assurément vous ne dites pas: «sensé exister». Vous en avez vu par douzaine; ils existent.

M. Benson: J'en ai entendu parler.

M. Whicher: Monsieur le président, sauf votre respect, si vous trouvez quelque loisir, veuillez y jeter un coup d'oeil et ne pas vous en remettre à ma parole; ils existent, j'en ai entendu parler.

M. Benson: En acceptant le fait que ces accords existent, comme vous dites, il ne m'appartient pas d'interpréter juridiquement ces accords.

M. Whicher: Une dernière question, monsieur le président. En supposant que ces accords existent, comment un profane s'adresse-t-il aux compagnies ferroviaires? Pouvons-nous leur intenter un procès, ou bien les municipalités peuvent-elles le faire et s'efforcer de les obliger à remplir leurs obligations?

M. Benson: A vrai dire je ne sais pas. C'est là une question juridique; je pense qu'il faudrait obtenir l'avis d'un juriste à cet égard.

M. Whicher: Existe-t-il des juristes dans votre Commission qui voudraient se prononcer à ce sujet? Sinon, pourriez-vous louer les services de juristes? Il n'y a pas très longtemps j'ai dû intenter un procès à un gouvernement.

Le président: Je m'en souviens très bien, monsieur Whicher. Le vice-président de la Commission canadienne des transports doit être juriste. Je pense que cela se trouve dans la Loi nationale des transports. Ainsi, je pense que la Commission a un juriste. Mais je regrette, votre temps est écoulé, monsieur Whicher et . . .

[*Texte*]

Mr. Whicher: I imagine that is why we are so mixed up; there are so many lawyers in it, quite frankly.

The Chairman: I will come back to you. I would not want to comment on that. Mr. Benjamin is the nest questioner.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson if in the applications by the railroads over the past number of years and the current one that the CNR has on the closure of agencies, does the CTC require both railways to keep a record of revenue and shipments sent and received, and telegraph messages and so forth? The reason I am asking this is as long as these were open agencies the railways recorded the traffic and the revenue at each station and freight and express, passenger, telegrams and so forth. Are they still required to keep a record of the revenue sent and received and so forth at each of these agencies after they are closed and come under a servocentre, or a customers' service centre as the railroads call them?

Mr. Benson: I am informed that when they make their applications to change to a servocentre, the figures are in the information which is supplied, as you know. Afterwards all of the figures go into the servocentre, so the figures for the servo-centre would be available but not for the individual components, as I understand the situation. It might be possible for the railroads to compile them, but we do not have them as a matter of course.

• 1005

Mr. Benjamin: I raised this with your predecessor, and it was like trying to nail jelly to a wall. Both railroads have claimed, and still claim, that these servo-centres are in fact providing better service and that their revenue has stayed as good, or better. It is very convenient for them, but if they are not required to provide detailed revenue at these closed agencies after they come under a servo-centre, what criteria does the commission have to verify the railroads' claims of providing better service?

Mr. Benson: I am informed that we have not examined specific claims, but that generally there has been an overall improvement in revenue. It seems to me that if you took a particular servo-centre that was serving a particular area and you previously had a certain amount of revenue from that area, if you request it we could certainly look into a specific area to see if they have increased revenue through the servo-centre for the whole area more than they have in the various points at which they had service.

Mr. Benjamin: Let us take the customer service centre in Regina as an example. So the revenue totals they show for that area include the revenue totals for the City of Regina?

Mr. Benson: They do, yes.

Mr. Benjamin: Yes. If you lump the revenue from all of these small places that have been closed in with the City of Regina, it is just lost.

Mr. Benson: No, no, but if you had the total before, plus the City of Regina, and then afterwards you have the total, including the City of Regina, one could see whether it goes up or down.

[*Interprétation*]

M. Whicher: J'imagine que c'est la raison de nos difficultés; les juristes y sont beaucoup trop nombreux.

Le président: Je reviendrai à vous. Je ne voudrais pas faire de commentaire. M. Benjamin a maintenant la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Benson à propos des demandes faites autrefois par les compagnies ferroviaires, et de la demande actuelle présentée par le CN sur la fermeture d'organismes, si la CCT a demandé aux deux compagnies ferroviaires de conserver les dossiers des recettes et des marchandises envoyées et reçues, ainsi que des messages télégraphiques? Si je pose cette question c'est que lorsque ces organismes étaient ouverts, les compagnies ferroviaires avaient des dossiers sur le trafic, les recettes de chacune des gares, le transport des marchandises, des passagers, les télégrammes et ainsi de suite. Doivent-elles toujours conserver un dossier des recettes pour chacune de ces agences après qu'elles aient été fermées et soient passées sous le contrôle d'un servocentre, ou d'un centre de service à la clientèle, comme les compagnies ferroviaires les appellent?

M. Benson: On me dit que lorsque les compagnies demandent à faire un transfert vers un servocentre, les chiffres se trouvent dans les renseignements qui sont fournis, comme vous le savez. Ensuite les chiffres ne sont plus établis que pour le servocentre et on ne connaît plus des composants individuels, si je comprends bien la situation. Il reste possible pour les sociétés ferroviaires de les compiler mais on ne nous les communique plus de façon régulière.

M. Benjamin: J'ai soulevé cette question avec votre prédécesseur mais c'était comme d'essayer d'attraper une anguille à la main. Les deux sociétés ferroviaires prétendent que ces servocentres fournissent dans la pratique un meilleur service et que leurs revenus n'ont pas diminué ou ont augmenté. Tout cela est très pratique pour elles, mais si elles n'ont pas besoin de fournir des chiffres détaillés sur les agences qui ont été fermées, quels critères possède la commission pour vérifier les affirmations des sociétés ferroviaires concernant un meilleur service?

M. Benson: On m'informe que nous n'avons pas fait enquête sur un cas particulier mais que de façon générale les revenus ont augmenté. Il me semble que si on prend un servocentre donné desservant une région en particulier et que l'on prend les chiffres des diverses agences avant la création du servocentre et qu'on les compare, on devrait pouvoir être en mesure de déterminer s'il y a eu augmentation des revenus.

M. Benjamin: Prenons par exemple le centre de services de Regina. Les revenus totaux pour cette région englobent également les revenus pour la ville de Regina.

M. Benson: Oui.

M. Benjamin: Donc les revenus provenant de toutes ces petites localités auparavant sont perdus.

M. Benson: Non, si vous connaissiez le total auparavant, y compris la ville de Regina, et que vous avez le nouveau total, y compris la ville de Regina, on doit pouvoir faire une comparaison.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Yes, of course, but you cannot see whether it has gone up or down in these agencies that were closed.

Mr. Benson: No, you could not.

Mr. Benjamin: It seems to me that the commission should be saying to the railroads, "All right, you can now provide us with the evidence to prove your case. We allowed you to close these agencies and you have not provided this evidence." I would like to ask you, Mr. Benson, if you would consider having the rail transport committee ask the railways to dig out those figures—they have them—and provide the commission with a breakdown of the revenue of these agencies that have been closed, after they have come under a customer servo-centre.

Mr. Benson: I would certainly be willing to take a specific one such as Regina, which you mentioned, and request that the railways, by point of origin of shipments in the particular area, provide us with a breakdown which might be compared with what was happening before.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Benson: I would be willing to do that.

Mr. Benjamin: I think of all the towns between Regina and Weyburn and Estevan.

Mr. Benson: Where something has gone into a Regina servo-centre.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Benson: Yes, I would be willing to do that, or at least to inquire about how much work it is for the railroads to do it. I would imagine they can do it.

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Benson: I will certainly inquire on your behalf and we will see what can be done.

Mr. Benjamin: Yes. It seems to me that they should be asked to support their claims of providing better service and getting more revenue at these places where all the agencies were closed. Frankly, I doubt it very much. Any businessmen I have talked to in these small communities have just given up on it. I do not believe the railways' contention, and it seems to me this is one of the ways of finding out.

Mr. Benson: If people do complain when a servo-centre is created, I wish they would direct their complaints to the commission, because we get very few complains from where servo-centres have been established.

Mr. Benjamin: In most of the communities where this has occurred they have just thrown up their hands in despair and given up. I know that several years ago when agencies were being closed people did not complain too much, but in the last two or three years, as you and the Committee knows, there have been briefs and submissions from dozens of municipalities, urban and rural, and provincial governements have objected. I recall the ones that were granted when hearings were held a few years ago in North Battleford, Saskatoon and Wynyard, and the commission came down with its decision within three days, which indicated to those people that those dozens of briefs and submissions, to retain at least some of those agencies as open agencies, received little or no consideration from the commission; that the commission's mind was made up before the hearings were even held. That may be an unfair judgement on the part of those people, but it was a very quick decision.

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Oui, bien sûr, mais vous ne savez pas si les revenus ont augmenté ou diminué pour ces agences qui ont été fermées.

M. Benson: Non, on ne peut pas.

M. Benjamin: Il me semble que la commission devrait pouvoir exiger des sociétés ferroviaires qu'elles prouvent leurs affirmations. J'aimerais, monsieur Benson, que le comité des transports par rail demande aux sociétés ferroviaires de rechercher ces chiffres, car elles les possèdent, et de fournir à la commission le détail des revenus de ces agences qui ont été formées à la suite de leur intégration dans un centre de services.

M. Benson: Je serais tout à fait prêt à prendre un centre donné, mettons à Regina, et de demander aux sociétés ferroviaires de nous fournir le détail des recettes par lieu d'origine des marchandises, et de comparer ces chiffres avec les chiffres antérieurs.

M. Benjamin: Oui.

M. Benson: Je suis prêt à le faire.

M. Benjamin: Je pense à toutes les villes situées entre Regina et Weyburn et Estevan.

M. Benson: Toutes les localités regroupées dans le servo-centre de Regina.

M. Benjamin: Oui.

M. Benson: Oui, je suis prêt à le demander, ou du moins à m'enquérir si cela demanderait beaucoup de travail pour réunir ces chiffres. Je pense qu'elles pourraient le faire.

M. Benjamin: Oui.

M. Benson: Je me renseignerai pour votre compte et je verrai ce que l'on peut faire.

M. Benjamin: Oui, il me semble qu'on devrait exiger qu'elles prouvent leurs affirmations concernant un meilleur service et des revenus plus élevés dans toutes ces localités où les agences ont été fermées. Franchement, j'en doute beaucoup. Je ne crois pas aux affirmations des sociétés ferroviaires et c'est là une des façons de découvrir la vérité.

M. Benson: Si les gens se plaignent de la création des servo-centres, j'aimerais qu'ils nous adressent leurs doléances car nous recevons très peu de plaintes de ce genre.

M. Benjamin: Dans la plupart des localités concernées, les gens lèvent les bras au ciel de désespoir et abandonnent. Je sais qu'au début, il y a plusieurs années, les gens ne se plaignaient pas trop de la fermeture des agences mais depuis deux ou trois années, comme vous le savez certainement, des douzaines de municipalités urbaines et rurales, ainsi que les gouvernements provinciaux, ont élevé des objections. Je me souviens des audiences que la Commission a tenues il y a quelques années à North Battleford, Saskatoon et Wynyard et où la Commission a rendu sa décision en l'espace de trois jours, ce qui montrait bien aux intéressés que tous ces mémoires et interventions n'ont que très peu ou pas du tout retenu l'attention de la Commission, et que celle-ci avait déjà décidé avant même de tenir les audiences publiques. C'est peut-être un peu injuste de penser cela, mais la décision que vous avez prise a été très rapide.

[*Texte*]

• 1010

The Canadian National, from establishing their servocentre out of Saskatoon, in their added submission to the Commission, the additional evidence they have sent out in their proposed agency closings, they are going to put three men on the road as customer service people. One of them, for example, has 37 shipping points to cover, 735 miles of driving. I am presuming they took highway miles and not railway miles. Does the Commission really believe the contention of either railroad that one person can properly service, canvass, call on and solicit business in 37 communities and handle a job that was formerly handled by probably 15 or 20 railway agents?

Mr. Benson: What we have done is after examining, for example, an application by the railroads and consultation by commissioned people with the people in the area, if we have found they require additional travelling agents, as you mentioned, we have required the railway to put them on.

Mr. Benjamin: I would like to suggest that in such as communities as Ituna, 2,000 population, Watrous with 2,000 population, surely, if nothing else, at least one person could be stationed and live at each of those points and cover neighbouring communities, rather than the guy living in Saskatoon coming out, casually driving through town, and maybe taking some numbers off a boxcar. He really has not gone around to see people, as occurred before.

I also would like to ask you, Mr. Benson, if you would ask the Railway Transport Commission to take another look at this whole area. I have been convinced for years that what has happened here is that we have thrown the baby out with the bathwater. I quite agree that there is no justification for keeping some of those agencies open, and they cannot be justified. On the other hand, you cannot tell me that a community of 1,000 or 2,000 people would not warrant an open agency, with such agency serving two or three surrounding communities. Would the Commission not consider having the railways reinstate some of these agencies, particularly in the larger communities? On the line from Saskatoon to Melville, for example, there are four or five communities with 500, 1,000, 2,000 people. There is no reason a customer service man cannot be there and provide a much closer contact with the public.

Mr. Benson: Certainly, if there are complaints from particular areas where service centres are created, we look into these complaints. The strange thing has been that there have been very few complaints after a service centre was established. Certainly we will look at the matter. I would appreciate it if you would detail to us the complaints that people have in the area, because they are not sending them to the Commission.

Mr. Benjamin: Their original complaint of trying to protest and persuading the Commission not to allow these agencies to be closed . . .

Mr. Benson: We get lots of complaints from people who have not service, whether or not there has been an agency there. However, the thing that I find strange, and I have been so informed, is that where service centres have been established we do not get many complaints.

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin, your time has expired.

[*Interprétation*]

Le Canadien National, en décidant d'établir son servocentre à Saskatoon, a décidé de nommer trois représentants itinérants auprès de la clientèle. L'un de ceux-ci, par exemple, doit couvrir 37 localités et parcourir un circuit de 735 milles. Je suppose qu'il s'agit là de distance par route et non par rail. Est-ce que la Commission croit réellement qu'une seule personne peut desservir de façon appropriée 37 localités et accomplir tout seul un travail qui était effectué auparavant par 15 ou 20 agents, comme l'affirme la Société ferroviaire?

M. Benson: Ce que nous faisons, par exemple, en étudiant une demande des chemins de fer et après consultation de la population intéressée, si nous estimons qu'il faut nommer davantage d'agents itinérants, nous exigeons que les chemins de fer le fassent.

M. Benjamin: J'estime que dans des localités telles que Ituna, population, 2,000 habitants, Watrous avec 2,000 habitants également pourraient avoir au moins un agent en place de façon permanente et qui desservirait les localités avoisinantes plutôt que d'avoir un agent itinérant venant de Saskatoon de temps à autre pour crayonner des numéros sur les wagons. Il n'a pas véritablement de contact avec la population, comme c'était le cas auparavant.

Je voudrais également vous demander, monsieur Benson, d'instruire le Comité des transports par rails, de réexaminer toute cette question. Cela fait des années que je suis convaincu que nous avons totalement manqué nos objectifs dans ce domaine. Je conviens que l'existence de certaines de ces agences n'était plus justifiée, mais d'un autre côté, ne venez pas me dire qu'une telle agence ne serait pas justifiée dans une localité de 1,000 et 2,000 habitants et qui desservirait également les localités avoisinantes. Ne pourriez-vous pas envisager de demander aux sociétés ferroviaires de rouvrir certaines de ces agences, principalement dans les localités importantes? Sur la ligne de Saskatoon à Melville, par exemple, il existe 4 ou 5 localités de 500, 1000 ou 2,000 habitants. Il n'y a aucune raison pour que l'on y installe pas un agent permanent qui aurait un contact beaucoup plus étroit avec le public.

M. Benson: Certainement, nous recevons des plaintes en provenance des régions où ces centres de service ont été créés, nous les examinerons. Ce qui est étrange, c'est que nous avons reçu très peu de plaintes après la création de ces centres. Nous allons certainement examiner la question. J'aimerais que vous nous donniez les détails des plaintes des populations intéressées, car elles n'en font pas part à la Commission.

M. Benjamin: Tous leurs efforts consistent à protester et à chercher à persuader la Commission de ne pas autoriser la fermeture de ces agences.

M. Benson: Nous recevons beaucoup de plaintes de la part de gens qui se plaignent de l'inexistence du service, qu'il y ait eu une agence ou non auparavant. Cependant, ce que je trouve étrange, c'est que nous recevons très peu de plaintes dans le cas de la création de centres de service.

Le président: Je regrette, monsieur Benjamin, votre temps de parole est écoulé.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Could you put me down again, please?

The Chairman: All right.

Mr. Blenkarn: Mr. Benson, I was checking the number of employees of the Commission and I note that the Commission had 532 employees at approximately the time you took over the Commission. Looking at the total authorized man-years of employees this year I note 840 employees, or an increase of 308 employees in the space of about two years. This seems to be about a 60 per cent increase in people. You will find these figures on page 27-68 of the estimates. I was wondering how you could explain such an enormous increase in the people working for the Canadian Transport Commission in the space of time you have been the Chairman.

Mr. Benson: The fact is that presently there are 628 people employed by the Commission. We are not up to our authorized establishment, and have not been up to our authorized establishment. As I mentioned the other day, we have difficulties in recruiting people to do specific jobs. I mentioned one the other day, the area of rail safety, which we considered vital. We have not been able to recruit the people we require, and are continuously looking for people in those particular areas. One could go through the establishment in detail but I simply wanted to bring to your attention that there has not been a juge jump in staff. The establishment has changed; we have not been able to find persons in many areas. In the Rail Transport Committee, we are also low in research people.

• 1015

Mr. Blenkarn: You are getting along then with 628 persons. You have budgeted for 840 which is still an increase of well over 200 persons. Are you short 200? Why do you need so many people to run a commission?

Mr. Benson: We are actually asking for an increase in our establishment of 65 persons this year.

Mr. Blenkarn: You tell me that you are getting along with 628 and you had 732 when you took over?

Mr. Benson: We are authorized at 775, so we are short 150 persons that we have not been able to find. We are establishing additional positions for different functions . . .

Mr. Blenkarn: Why are you establishing additional positions for different functions if you have not been able to fill the present functions?

Mr. Benson: We can only hire persons for specific function? You cannot just go out and say: I am going to hire so many persons and assign them the way I want.

Mr. Blenkarn: Why can you not assign them the way you want?

Mr. Benson: You have to get you establishment authorized by Treasury Board for a specific number of persons for specific jobs. These are additional people that, if we can get them, we require for different specific jobs. I can give you the details of them.

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Voulez-vous m'inscrire pour un deuxième tour, s'il vous plaît?

Le président: Très bien.

M. Blenkarn: Monsieur Benson, j'ai vérifié le nombre des employés de la Commission et j'ai remarqué qu'au moment où vous avez occupé la présidence, son personnel atteignait 532 employés. Le nombre total d'années-hommes autorisées cette année est de 840, soit une augmentation de 308 employés en l'espace de 2 ans. Cela représente une augmentation de 60 p. 100 du personnel. Tous ces chiffres figurent à la page 27-68 du budget. Comment pouvez-vous expliquer une augmentation aussi énorme du nombre des employés de la Commission canadienne des transports depuis que vous en êtes le président?

M. Benson: Le fait est que la Commission emploie actuellement 628 personnes. Nous n'atteignons pas le nombre d'employés autorisés et nous ne l'avons jamais atteint. Comme je l'ai dit l'autre jour, nous avons du mal à recruter du personnel pour certains postes. J'en ai mentionné un l'autre jour, dans le domaine de la sécurité ferroviaire, que nous considérons comme un domaine vital. Nous n'avons pas réussi à recruter le personnel dont nous avons besoin et continuons à chercher des candidats. On pourrait passer en revue tous les postes nouveaux, mais je tenais simplement à attirer votre attention sur le fait qu'il n'y a pas eu d'augmentation subite de personnel. Le nombre de postes a augmenté mais souvent nous ne réussissons pas à les occuper. Il nous manque également du personnel de recherche pour le Comité des transports par rail.

M. Blenkarn: Vous vous débrouillez donc avec 628 employés. Votre budget est prévu pour 840, soit une augmentation de 200 employés. Vous en manque-t-il 200? Pourquoi avez-vous besoin d'un personnel aussi nombreux pour administrer la Commission?

M. Benson: Nous demandons cette année une augmentation de 65 employés.

M. Blenkarn: Vous me dites que vous vous débrouillez avec 628 et que vous en aviez 732 quand vous avez occupé vos fonctions?

M. Benson: Nous avons une autorisation pour 775 employés, donc il nous en manque 150 que nous ne réussissons pas à recruter. Nous ouvrons des postes supplémentaires pour diverses fonctions . . .

M. Blenkarn: Pourquoi ouvrez-vous des postes supplémentaires alors que vous n'êtes déjà pas en mesure de remplir les postes existants?

M. Benson: Nous ne pouvons recruter que des personnes pour des fonctions spécifiques. Vous ne pouvez pas simplement aller recruter tant de personnes et les placer où l'on veut.

M. Blenkarn: Pourquoi ne pouvez-vous pas le faire?

M. Benson: Il faut l'autorisation du Conseil du Trésor pour un nombre donné d'employés occupant les postes donnés. C'est là le personnel supplémentaire dont nous avons besoin pour des fonctions précises. Je peux vous en donner le détail.

[*Texte*]

Mr. Blenkarn: Would you file with this Committee the details of the staff you have and what you have them doing? This is really only a commission, a supervisory authority. All of a sudden your suggested authorized man-years are to go to 840. You had a continuing employee strength on September 30, 1972, of 532; you are asking for authorization for an additional 308 persons over what you had in September, 1972. What further functions has the Commission taken on that require this huge increase in staff?

Mr. Benson: I can give you one very quickly: the function that has arisen out of the WEOC Conference where we have had to do a tremendous amount of analysis and digging up of information on railway costing. We are doing this for the WEOC Conference. It has been a great deal of work and has required a huge number of man-hours. That is one function.

The Atlantic Region trucking subsidies have been put in since the period of which you are talking. We have to administer this also and it involves a huge number of truckers.

Mr. Blenkarn: How many people do you need to look after the Atlantic Region trucking subsidy?

Mr. Benson: There are over 4,000 truckers; we require 75 people I am informed. With the new subsidies that are being installed, we will require an additional 20 persons.

Mr. Blenkarn: You have 75 people to supervise trucking in the Atlantic Region?

Mr. Benson: It is not supervising; it is dealing with all the applications for the subsidy. You have to look at every particular application and invoice.

Mr. Blenkarn: How many do you think you are going to require, on a continuing basis, after this is established?

Mr. Benson: We require 75 persons; it has been established on a continuing basis since . . .

Mr. Blenkarn: You need 75 people for these 4,000 truckers?

Mr. Benson: We will need 20 more persons for a total of 95.

Mr. Blenkarn: You will need 95 persons to police 4,000 truckers?

Mr. Benson: Right. I should indicate that it is not policing the truckers; it is policing the public's money that is paid to the truckers. We have to examine their shipments and decide whether or not we are going to pay the amount of money requested.

Mr. Blenkarn: Have you made any recommendations to the government to lessen the amount of administrative tasks imposed on you? It strikes me as an enormous number of people . . .

Mr. Benson: Just a moment.

Mr. Blenkarn: . . . just to look after the subsidies to the trucking industry in the Maritime provinces.

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: J'aimerais que vous remettiez au Comité le détail du personnel que vous employez ainsi que les fonctions qu'il exerce. La Commission n'est qu'en fait un organisme de supervision et tout à coup vous dites que vous avez besoin de 840 employés. Au 30 septembre 1972, vous en aviez 532 c'est-à-dire que vous demandez 308 employés supplémentaires par rapport à 1972. Quelles sont les fonctions supplémentaires que la Commission doit assumer et qui justifient une augmentation aussi importante du personnel?

M. Benson: Je peux vous en citer une très rapidement: La fonction qui découle de la Conférence OWEA qui nous a donné un énorme travail d'analyse et de recherche d'informations sur le coût des transports par rail. Cela représente beaucoup de travail et nécessite énormément d'heures de travail. Voilà une des fonctions.

Les subventions au camionnage dans la région atlantique sont également intervenues depuis l'époque dont vous parlez. Nous devons administrer ce programme qui s'étend sur un grand nombre de camionneurs.

M. Blenkarn: Combien d'employés s'occupent de cette subvention au camionnage dans la région atlantique?

M. Benson: Il y a plus de 4,000 camionneurs, et nous avons 75 employés affectés à cette tâche. Avec les nouvelles subventions qui viennent d'être adoptées, il nous en faudra 20 de plus.

M. Blenkarn: Vous avez 75 personnes pour superviser le camionnage dans la région de l'Atlantique?

M. Benson: Il ne s'agit pas de supervision mais d'étudier les demandes de subventions. Nous devons examiner chaque demande individuelle et les factures correspondantes.

M. Blenkarn: Combien d'employés aurez-vous besoin une fois que le programme sera mise en œuvre de façon permanente?

M. Benson: Nous avons besoin de 75 personnes; ce programme fonctionne sur une base continue depuis . . .

M. Blenkarn: Soixante-quinze employés pour ces 4,000 camionneurs?

M. Benson: Il nous en faudra 20 de plus, soit un total de 95.

M. Blenkarn: Il vous faudra 95 personnes pour s'occuper de 4,000 camionneurs?

M. Benson: Exact. Il faut dire qu'il ne s'agit pas de surveiller les camionneurs mais d'administrer les deniers publics qui sont versés à ceux-ci. Il nous faut examiner leurs expéditions et décider si oui ou non nous allons payer la somme demandée.

M. Blenkarn: Avez-vous fait des recommandations au gouvernement en vue de réduire le travail administratif qui vous est ainsi imposé? Cela me semble être un nombre énorme d'employés qui . . .

M. Benson: Un instant.

M. Blenkarn: . . . s'occupent uniquement des subventions à l'industrie du camionnage dans les provinces maritimes.

[*Text*]

Mr. Benson: Perhaps I could have Mr. Hanley, who is here with me and who is in charge of this particular program, indicate in more detail, Mr. Blenkarn, what is involved.

Mr. J. Hanley (Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission): First, the manner of administration is constrained by the policy that the government puts into effect. Whether we agree with that policy or not we have to administer it. For example, from the point of view of administration the new subsidy coming into effect is extremely complex. I would not have recommended that type of subsidy. It demands more manpower per dollar expended, and I have spoken against it; nevertheless, that is what the government has decided. So the administration is constrained by the particular subsidy policy that the government wishes to put into effect.

We have, however, received a couple of concessions which have moderated our requests for additional manpower. The government has agreed that when the new subsidy goes into effect, the additional 20 percentage points on April 15, that no subsidy whatever will be paid on shipments moving westbound out of the territory which are less than $50 in freight charges, and within the territory shipments which are less than $10 in freight charges. As the truckers have quite a sizeable number of small shipments of this kind, this has enabled us to get by with only an additional 20 man-years.

Mr. Blenkarn: You are only subsidizing the trucking industry, the Atlantic Region Freight Assistance Act program to $15,400,000 and you are proposing to use 95 people to look after payments out of $15 million. Now could you give this Committee your recommendations on how the government should operate the subsidy program to reduce the actual cost of payment out. I suspect you have 95 people employed, they are all being paid, and they have offices, typewriters, equipment and all the rest of the things that are required. What is the total cost of administering this $15 million subsidy?

Mr. Hanley: I am sorry, I do not think I should be in a position of telling the government that I do not agree with the subsidy program that Cabinet decided, after consultation with officials like me, that they will put into effect.

Mr. Blenkarn: The total wages anticipated for employees, the cost of other utilities, I suppose, and the cost of keeping employees together—you are going to have roughly one-eighth of your employed staff supervising the Atlantic trucking region—indicates to me that it will cost about $2 million to look after administering a $15 million program. What economies can we have for this kind of program expense?

Mr. Hanley: The total expense of administering the subsidies is roughly $1 million and this includes not simply the truckers but the railway MFRA subsidies. So if I recall rightly roughly $30 million is being administered for a cost of about $1 million. Again, I think I should point out that administration of public funds is not the same as a business operation. The government, through its Auditor General, rightly demands that everything be accounted for in a way that businesses are not always called upon to do, account in such detail.

[*Interpretation*]

M. Benson: M. Hanley, qui se trouve ici avec moi et qui s'occupe de ce programme, pourra vous répondre de façon plus détaillée, monsieur Blenkarn.

M. J. Hanley (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs): Tout d'abord, la procédure administrative est dictée par la politique que le gouvernement adopte. Que nous approuvions cette politique ou non, il nous faut l'administrer. Par exemple, du point de vue administratif, la nouvelle subvention qui entre actuellement en vigueur est extrêmement complexe. Pour ma part, je n'aurais pas recommandé une telle subvention. Elle exige davantage de personnel par dollar dépensé, et je me suis prononcé contre cette politique; néanmoins, c'est le gouvernement qui décide. Donc, l'administration est déterminée par cette politique de subvention que le gouvernement souhaite appliquer.

Toutefois, on nous a fait quelques concessions qui tempèrent nos besoins en main-d'œuvre supplémentaire. Le gouvernement a accepté que lorsque la nouvelle subvention rentrera en vigueur, c'est-à-dire les 20 p. 100 supplémentaires à partir du 15 avril, qu'aucune subvention ne sera payée sur les expéditions vers l'Ouest pour un montant de moins de $50 et de moins de $10 pour les expéditions à l'intérieur du territoire. Étant donné que les camionneurs font beaucoup de petites expéditions de ce genre, cela nous permet de nous débrouiller avec seulement 20 employés de plus.

M. Blenkarn: Vous subventionnez le camionnage dans la région Atlantique pour un montant de $15,400,000, et vous proposez d'accepter 95 personnes pour administrer ces 15 millions. Pouvez-vous dire à ce Comité quelle recommandation vous feriez au gouvernement pour administrer ce programme de subventions à moindre frais. Ces 95 personnes que vous employez doivent toutes être payées, disposer d'un bureau, de machines à écrire et toutes sortes d'équipement. Combien en coûte-t-il au total pour administrer cette subvention de 15 millions de dollars?

M. Hanley: Je regrette, mais je ne pense pas être en mesure de pouvoir dire au gouvernement que je n'approuve pas le programme de subventions que le Cabinet a décidé après consultation avec les fonctionnaires tels que moi.

M. Blenkarn: Vous allez avoir environ ⅛ de votre personnel affecté à l'administration de ce programme, et le total des salaires que vous leur versez ainsi que le coût de l'équipement doit se monter à peu près à 2 millions de dollars, et cela pour administrer un programme de 15 millions. Quelle économie pourrait-on réaliser dans ce genre de dépenses?

M. Hanley: Le coût total de l'administration des subventions est d'environ un million de dollars, et cela inclut non seulement les subventions aux camionneurs, mais également aux chemins de fer. Donc, si je me souviens bien, il en coûte un million de dollars pour administrer un programme de subventions de 30 millions. Encore une fois, il faut souligner que l'administration des fonds publics est entièrement différente du fonctionnement d'une entreprise privée. Le gouvernement, par l'intermédiaire de l'Auditeur général, exige à juste titre que toutes les dépenses soient justifiées, ce que les entreprises privées n'ont pas toujours besoin de faire de façon aussi détaillée.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Blenkarn, I am sorry, but your time has expired. I have Messrs. Schellenberger, McRae and Hollands on my list in the first round, Mr. Schellenberger.

Mr. Schellenberger: Thank you, Mr. Chairman. After having considered the reports coming out of the Committee about the new hopper cars and the new diesel locomotives that are being put on this track, my concern is with the trackage and the safety of the trackage. The hopper cars when loaded are 263,000 pounds. I do not know the weight of the new diesel trains, but the Chairman of the Committee last night stated that through the mountains these trains are capable of travelling at only 18 miles an hour.

• 1025

When I look at the safety reports I find that the number of derailments is up substantially in the last three or four years. My concern is that if we are purported to be buying another 4,000 boxcars, as the Minister responsible for the Canadian Wheat Board has stated, and that the CPR and CNR are ordering new diesel locomotives—I understand some 200 or 300 need to be replaced. They are 20 years old or older, and they are all being replaced by higher horsepower, heavier cars.

What does this mean about the transcontinental rail track? Is it no longer capable of handling these cars? Is it all going to be required to increase its capacity?

Mr. Benson: As you know, we recently issued a report on railway safety in which the railways are to report to us very soon now, after 90 days, as to what action they were going to take and in which we were requiring much more frequent examination of the track than what is taking place. It is true that the number of derailments has increased over the past several years. In the report we indicated that we felt that the track inspection was not up to scratch.

We do examine every derailment. We have our own engineers go and determine the cause and keep a record. If improvements are required generally, we require the railways to make these improvements.

I am not, in any way, defending the railroads in this regard. We are interested in the public safety and certainly a derailment of a passenger train could be a catastrophe in Canada. On freight trains, the engineers and the firemen on the trains may get killed. So we are worried about this.

One of the ways we have been trying to improve, and there was some mention of the number of people we require, is to get more people so we can do a better safety inspection than we have been doing in the past. They are very hard people to obtain.

Mr. Schellenberger: Your officials have been working on this in the past. Do you feel that the transcontinental tracks are capable of handling these trains, or do we have to move in all speed to have these rail tracks improved? Can these rails handle this?

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Blenkarn, excusez-moi, mais votre temps de parole est écoulé. J'ai sur ma liste les noms de M. Schellenberger, McRae et Hollands pour le premier tour. Monsieur Schellenberger.

M. Schellenberger: Je vous remercie, monsieur le président. Ayant lu les rapports du Comité sur les nouveaux wagons-trémies et les nouvelles locomotives diesel qui sont mises en service sur cette voie, je m'inquiète de la sécurité de celle-ci. Les wagons-trémies chargés pèsent 163,000 livres. Je ne sais pas quel est le poids de ces nouveaux trains diesel, mais le président du Comité a dit l'autre soir que ces trains ne pouvaient se déplacer qu'à 18 milles à l'heure dans les montagnes.

D'après les rapports de sécurité, il semble que le nombre de déraillements ait augmenté de façon sensible au cours des trois ou quatre dernièrs années. Si nous devons acheter 4,000 nouveaux wagons couverts, comme l'a dit le Ministre responsable de la Commission canadienne du blé, et que le CPR et le CNR commandent de nouvelles locomotives diesel, je crois qu'il y en aura 200 ou 300 qui doivent être remplacées car les anciennes sont âgées de vingt ans ou plus et elles doivent être remplacées par des machines plus puissantes.

Que cela signifie-t-il pour la voie transcontinentale? N'est-elle plus en mesure de recevoir ces wagons? Que faudra-t-il faire pour augmenter sa capacité?

M. Benson: Comme vous le savez, nous avons publié récemment un rapport sur la sécurité ferroviaire auquel les sociétés ferroviaires doivent donner suite dans un délai de 90 jours dans lequel nous demandons une inspection plus fréquente de la voie que ce n'est le cas actuellement. Il est vrai que le nombre des déraillements a augmenté au cours des dernières années. Nous disons dans le rapport que nous ne pensons pas que l'inspection des voies soit adéquate.

Nous y passons en revue chaque déraillement. Nous envoyons nos ingénieurs sur le lieu de chaque accident pour en déterminer la cause et si des améliorations sont nécessaires, nous exigeons que la société ferroviaire les apporte.

Je ne veux pas du tout défendre les sociétés ferroviaires à cet égard. Nous nous préoccupons uniquement de la sécurité publique et le déraillement d'un train de passagers pourrait certainement être catastrophique. Sur les trains de marchandises, les conducteurs et les préposés risquent leur vie. Donc, nous nous préoccupons de tout cela.

Une des améliorations que nous avons essayé d'apporter est de recruter du personnel supplémentaire de façon à pouvoir effectuer des inspections plus serrées que par le passé. Mais nous avons beaucoup de mal à recruter le personnel nécessaire.

M. Schellenberger: Vous travailliez déjà là-dessus par le passé. Pensez-vous que la voie transcontinentale est en état de recevoir ces trains ou bien va-t-on devoir y faire des travaux de toute urgence? Est-ce que les voies sont à la hauteur?

[*Text*]

Mr. Benson: I would not like to give an offhand opinion in this regard. I think there is no doubt that the more pressure you put on tracks, that is by increased volume, the shorter the life of the track is going to be. Both railways have a program for replacing the track.

Mr. Schellenberger: Are they replacing it with a new type of track?

Mr. Benson: Yes. Longer track, welded track. They both have programs, but it takes a long time when you look at all the trackage there is in Canada.

Mr. Schellenberger: If the CTC is responsible to see that the produce of the Canadian people is moved to its market, is it not making any further demands on the railways? We see a 15 per cent increase, and next year we are going to see another 10 per cent increase. As I see it, the railways are not capable of handling these increases, and I assume that soon, in the next few years, we will not be able to move the grain in Western Canada, the vegetables in B.C., and the lumber in B.C. and in the Maritimes. What is the CTC's recommendations to the railways? Are you making any?

Mr. Benson: We in Canada have had over the past half century an excess of rail capacity in the country. There is no doubt that the railway capacity is being more fully utilized at the present time than in the past. To say that it is fully utilized at the present I do not think is the case, if you compare it with railways . . .

Mr. Schellenberger: How long do you feel it will be before it is fully utilized?

• 1030

Mr. Benson: I really think that is very difficult to forecast. There is no doubt that the railways have to look to better utilization of their equipment, and they have to make provision for safety. Incidentally, we have a safety committee consisting of the representative of the railway employees, the two major railroads and the CTC. This committee has been meeting continuously; it is meeting today, as a matter of fact. To get back to your question, it is very difficult to say when you have reached full capacity on a rail system because you can shorten the heads or headway time for trains which are much longer in Canada than they are in Britain and Germany, for example, and you can increase your capacity quite substantially by various ways.

Mr. Schellenberger: How many miles of track is your Commission restricted as to weight, speed or height of cars? Has it increased over the last number of years?

Mr. Benson: I am told that the restrictions we have been placed on with regard to speed and so on are at railway crossings and places such as that. The railways themselves, with discussions in the safety committee which consists of the employees and the railroads and ourselves, have decided in certain areas that their speed should be lowered; so that is done by the railroads.

Mr. Schellenberger: The railways then restrict themselves the speed that they travel due to what they feel the track can handle. Is that their responsibility?

[*Interpretation*]

M. Benson: Il est difficile de m'exprimer à ce sujet comme cela. Je pense que plus on charge les voies, et plus courte sera leur durée de vie. Les deux sociétés ont un programme de remplacement des voies.

M. Schellenberger: Va-t-on installer un nouveau type de rail?

M. Benson: Oui. Des rails plus longs, soudés ensemble. Les deux sociétés ont des programmes à cet effet, mais cela prend beaucoup de temps si l'on songe à la longueur des voies existant au Canada.

M. Schellenberger: La CCT est responsable du transport des produits canadiens vers les marchés, mais ce faisant n'impose-t-elle pas des exigences aux chemins de fer? Nous avons cette année une augmentation de 15 p. 100, et l'année prochaine nous en aurons une de 10 p. 100. La façon dont je vois les choses, les chemins de fer ne sont pas en mesure de transporter ces tonnages accrus et je suppose qu'au cours des prochaines années nous ne serons plus en mesure de transporter comme il convient les céréales de l'Ouest du Canada, les légumes et le bois de Colombie-Britannique et des Maritimes. Quelles recommandations la CCT fait-elle aux chemins de fer? En faites-vous?

M. Benson: Au Canada, cela fait plus d'un demi-siècle que nous avons une capacité excédentaire en matière ferroviaire. Il n'y a aucun doute que cette capacité est davantage utilisée aujourd'hui que par le passé. Je ne pense pas qu'elle soit pleinement utilisée si on la compare avec . . .

M. Schellenberger: Quand pensez-vous qu'elle sera pleinement utilisée?

M. Benson: C'est très difficile à prévoir. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer vont devoir s'efforcer de faire une meilleure utilisation de leur équipement et d'améliorer également la sécurité. D'ailleurs, nous avons un comité de sécurité composé de représentants des employés des chemins de fer, des deux grandes compagnies et de la CCT. Ce comité se réunit tout le temps; d'ailleurs, il se réunit aujourd'hui. Pour en revenir à votre question, il est très difficile de dire le moment où un réseau ferroviaire est saturé, parce qu'on peut raccourcir les délais pour des trains qui sont beaucoup plus longs au Canada qu'en Grande-Bretagne et en Allemagne, par exemple, et, par divers moyens, en augmenter la capacité de façon importante.

M. Schellenberger: Sur combien de milles de voie la Commission doit-elle observer des restrictions de poids, de vitesse ou de hauteur des wagons? Cela a-t-il augmenté au cours des dernières années?

M. Benson: On me dit que c'est aux passages à niveau et à des endroits du même genre qu'on nous a imposé des restrictions en matière de vitesse, et ainsi de suite. Au cours d'entretiens au sein du Comité de la sécurité, composé d'employés, des chemins de fer et de nous-mêmes, les compagnies ferroviaires ont elles-mêmes décidé que dans certains endroits, la vitesse doit être réduite; c'est donc les compagnies qui le font.

M. Schellenberger: Les compagnies de chemins de fer limitent donc elles-mêmes la vitesse des trains en raison des possibilités des voies. En sont-elles responsables?

[*Texte*]

Mr. Benson: No, we could force them to but they have done this themselves. We could force them to for safety reasons but they have done this themselves in many cases in particular situations. I know, for example, there may be spring situations in certain pieces of track. Take the one from here to Brockville, for example; they go much slower in the spring than they do in the summer or mid-winter.

Mr. Schellenberger: I think they go too slow all the time. When I look at the situation, I think it is a desperate situation. I think the CTC should go ahead at all speed to get the required manpower to look into this situation. As I see it, if we are to move the products of Western Canada into the port situations with the heavier cars that are needed, we are going to need track that requires a train to move faster than 18 miles an hour around a curve and can handle not 70 per cent of a load but 100 per cent of a load. Is it true that about 10,000 miles of track in Canada are capable of handling these heavier cars?

Mr. Benson: I am informed that all the main lines can handle the heavier cars.

Mr. Schellenberger: Do you feel that with the addition of these new cars more track will have to be upgraded?

Mr. Benson: There is no doubt that if we are going to use the heavier cars on additional lines, then they have to upgrade the lines.

Mr. Schellenberger: If it costs $100,000 to upgrade a mile of track, who is responsible for the payment of that?

Mr. Benson: The railways.

Mr. Schellenberger: The railways would be responsible.

Mr. Benson: The railways pay it themselves it is part of their operating costs.

Mr. Schellenberger: In your past monitoring of the railway situation, I am very concerned about the grain situation. In the last year, I think 1972, the railway ordered about 3,000 cars and the President of CNR said that really none of them were capable of handling grain; in the same year 1,500 cars that were capable of handling grain were taken out of service. When we look at reports, we see that the railways will probably not meet the required number for bushels that we could export this year. Is the CTC concerned about this? Is it their duty to see that the railways keep sufficient cars on hand to move grain or who is responsible for this?

Mr. Benson: We had a discussion at the last meeting of the responsibility of the CTC in this regard. Largely, it is a matter of capital within the railroads and how they are going to spend their capital. We can require them to provide service within their powers. There was a case on this which I mentioned the other day; in 1920 a decision was made that the railways could be required to provide service but not beyond what was within their powers to do. The new equipment matter, and I mentioned passenger equipment earlier, is a matter of capital and how much capital the railroads are going to be able to have available to put into buying new equipment.

[*Interprétation*]

M. Benson: Non, nous pourrions les y forcer, mais elles l'ont fait elles-mêmes. Nous pourrions les y forcer pour des raisons de sécurité, mais dans plusieurs cas particuliers, elles l'ont fait elles-mêmes. Je sais par exemple que le printemps peut rendre certaines voies dangereuses. Prenons celle d'ici à Brockville, par exemple; on y roule beaucoup plus lentement au printemps que pendant l'été ou l'hiver.

M. Schellenberger: J'estime qu'on y roule trop lentement tout le temps. Lorsque j'envisage la situation, elle me semble désespérée. Je pense que la Commission devrait au plus vite rassembler le personnel nécessaire pour étudier la situation. Tel que je l'envisage, si nous voulons transporter les produits de l'Ouest du Canada et les amener dans les ports dans les wagons plus lourds qui sont nécessaires, nous aurons besoin de voies permettant aux trains de se déplacer plus vite que 18 milles à l'heure dans les tournants, et susceptibles de supporter non pas 70 p. 100 des charges, mais 100 p. 100. Est-il vrai qu'au Canada, environ 10,000 milles de voies peuvent supporter des wagons lourds?

M. Benson: On m'indique que toutes les voies principales peuvent le supporter.

M. Schellenberger: Pensez-vous qu'avec la mise en service de ces nouveaux wagons, il faudra améliorer d'autres voies?

M. Benson: Il ne fait pas de doute que si nous voulons nous servir des wagons lourds sur d'autres voies, il faudra les améliorer.

M. Schellenberger: Si l'amélioration d'un mille de voie coûte $100,000, qui doit payer?

M. Benson: Les chemins de fer.

M. Schellenberger: Ce sont les chemins de fer qui en sont responsables.

M. Benson: Ce sont eux qui paient; cela fait partie de leurs frais d'exploitation.

M. Schellenberger: Dans votre étude de la situation des chemins de fer, je m'inquiète fort de la partie sur le transport des céréales. L'année dernière, en 1972, je pense, les chemins de fer ont commandé environ 3,000 wagons, et le président du CN a déclaré qu'aucun de ceux-ci ne pouvaient vraiment transporter des céréales; la même année, 1,500 wagons pouvant transporter des céréales ont été mis hors service. Lorsqu'on étudie les rapports, on s'aperçoit que les chemins de fer ne pourront sans doute transporter le tonnage de céréales qui pourrait être exporté cette année. La Commission s'occupe-t-elle de la question? Est-il de son devoir de veiller à ce que les chemins de fer disposent d'assez de wagons pour transporter les céréales, ou qui est responsable de la question?

M. Benson: Lors de la dernière réunion, nous avons eu un entretien sur la responsabilité de la Commission à cet égard. Il s'agit surtout d'une question de capitaux à l'intérieur des compagnies de chemins de fer, et de la manière de les affecter. Nous pouvons exiger qu'elles assurent le service dont elles sont chargés. Une telle situation s'est déjà présentée, comme je l'ai dit l'autre jour: en 1920, on a décidé que les chemins de fer pouvaient être tenus d'assurer un service, mais pas au-delà de leur compétence. La question de nouvel équipement, et j'ai parlé tout à l'heure de l'équipement destiné aux passagers, est une question de capitaux, et dépend de la quantité de ces capitaux que les chemins de fer peuvent affecter à l'achat du nouvel équipement.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Schellenberger, your time has expired. I wonder if I might ask a supplementary following on the questions Mr. Schellenberger has asked Mr. Benson.

• 1035

Are there any experiments going on and research going on in the development of a lighter type of car? The hopper cars are great cars but they are pretty heavy.

The trucking industry long ago realized that it had to have more payload capacity and less total weight. Are there any experiments or research being done on the same aspect by the railroads?

Mr. Benson: To my knowledge, the railroads and industry generally and the Ministry of Transport and ourselves have looked at such things as aluminum cars, which are quite a lot lighter. They have advantages, they also have disadvantages. I do not want to argue one person's product versus the other one. But the railways, I do know, are interested in having lighter cars which can be produced economically and do the equivalent job.

The Chairman: Fine. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Just a brief word about safety.

I have observed over the last few years and particularly this year, and on this recent trip I mentioned, that one of the problems seems to be that track maintenance has been centralized. I have had two or three people say to me, you used to have a foreman who had ten miles of track or whatever it was and he would come to you and say, "How is the track?" He would say, "It is good except for a certain point" and the next day that would be fixed.

Now they do not function this way. They have much larger areas to cover. The impression I get is that nobody really is responsible; nobody has pride in that kind of thing. One case was mentioned where it was two months before they got shims under a certain area of the track.

It seems to me that this is one of the great faults of both the railways, the point of centralization. You mention it when you are talking about the whole freight handling, the whole business of putting somebody in Regina to handle the whole of Saskatchewan, instead of having the people where they can function. I think this is a great mistake that the railways have made. Do you have any comments?

Mr. Benson: In line with our report which recently came out on safety, we have asked the railroads to come back to us with a better method of looking after maintenance. We expect a report within the next week or two.

Mr. McRae: I would hope that you would have a look at that, because I think it is the question of pride in saying: that is my track; that is my ten miles and damn it all it is going to be in good shape. I think that is lacking.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Schellenberger, votre temps de parole est expiré. J'aimerais poser une question supplémentaire à la suite de celle que M. Schellenberger a posé à M. Benson.

Fait-on des recherches en vue de construire un type de wagon plus léger? Les wagons-trémies sont excellents mais assez lourds.

Il y a longtemps, le secteur des transports routiers a constaté qu'il lui faudrait beaucoup plus de chargements rentables et moins de poids total. Les chemins de fer ont-ils entrepris des recherches à cet égard?

M. Benson: A ma connaissance, les chemins de fer et l'industrie en général en collaboration avec le ministère des Transports et nous-mêmes avons étudié la possibilité d'utiliser des wagons en aluminium qui soient beaucoup plus légers. Cela comporte à la fois des avantages et des inconvénients. Je ne tiens pas à promouvoir un produit plutôt que d'autres. Mais je sais que les chemins de fer sont intéressés à obtenir des wagons plus légers qui peuvent être produits plus économiquement et faire un travail équivalent.

Le président: Très bien. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je voudrais brièvement parler de la sécurité.

Au cours des quelques dernières années et particulièrement durant l'année courante j'ai observé lors de mon récent voyage dont j'ai parlé plus haut que l'on devrait à l'avenir s'assurer que l'entretien des voies ferroviaires soit centralisé. Deux ou trois personnes m'ont dit qu'un contremaître seul devait s'occuper d'à peu près 10 milles de voie ferrée et, vous demandiez dans quel état étaient les rails. Il répondait que ces rails étaient en bon état sauf jusqu'à un point donné; le jour suivant cette voie ferrée était réparée.

A l'heure actuelle les choses ne se passent plus de la même façon. Les contremaîtres ont des régions beaucoup plus vastes à couvrir. L'impression que j'en retire c'est que personne n'est réellement responsable; et personne n'en retire de fierté. On rapporte un cas où il a fallu deux mois avant que l'on pose une cale de support à un point donné des rails.

Il me semble que c'est là l'une des fautes les plus graves des deux services ferroviaires c'est-à-dire le manque de centralisation. Vous l'aviez mentionné en parlant de la manutention des marchandises dans l'ensemble, ainsi que du fait de nommer à Regina une seule personne pour diriger l'ensemble de la Saskatchewan au lieu de nommer à des endroits précis des personnes qui pourraient faire du bon travail. C'est à mon avis une grave erreur commise par les sociétés ferroviaires. Avez-vous quelques commentaires à ce sujet?

M. Benson: Conformément à notre rapport qui a paru récemment sur la sécurité nous avons demandé aux réseaux de chemins de fer de nous faire part d'une meilleure méthode pour l'entretien des voies ferrées. Nous espérons que ce rapport nous parviendra d'ici les deux prochaines semaines.

M. McRae: J'espère que vous avez étudié cette question car c'est une question de fierté de la part d'un contremaître que de pouvoir dire: «Voilà les voies ferrées qu'on m'a confiées; ces 10 milles me sont confiés et envers et contre tout, elles seront en bon état. Je pense que ce sentiment de fierté n'existe plus.

[*Texte*]

Getting on to another matter quickly, loadings in Thunder Bay. I notice we had more loadings this winter than the last two winters. But I think this is a facetious figure because it seems to me that we started with a lot less.

What is the situation? Do we have about 60 million bushels in Thunder Bay at the present time? Is that the figure that we have in grain elevators, Mr. Minister?

Mr. Benson: Page 8 of the report that you have deals with Thunder Bay. I have Mr. Menzies here who is . . .

Mr. McRae: Who is just fresh out of Thunder Bay.

Mr. Menzies: It is 66 million bushels and going up.

Mr. McRae: Is there any evidence to believe that we will be up to 90 million bushels by the time the—well, we cannot be.

Mr. Menzies: With all due respect, sir, I do not think you can get 90 million bushels into Thunder Bay even if you filled up all the space they had available.

Mr. McRae: What would you estimate would be the capacity? This is always the figure that has been used.

Mr. Menzies: The best we have ever had, in my four years' experience, was 84. Since that time, as you know, they have taken some terminal elevators out of service, some large ones like Westland D, for example. I would say that the best you could possibly get into Thunder Bay now, I think if you are being optimistic, is 75.

Mr. McRae: So we are only nine or ten million bushels short of capacity, in your opinion.

Mr. Menzies: We are not too far off it right now, Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you very much, Mr. Menzies.

I want to go to another line of reasoning. I had some figures from the CTC about revenue—this has to do with passenger train service—passenger miles to available seat-berth miles. I contend that this is a very facetious set of figures. This is what bothers me: The CPR can put six or seven coaches—coming into Ottawa the other night, it had only four coaches. I know they split at Sudbury—however, six or seven coaches, and have a peak load of 40 per cent, the CNR on the other hand can operate at 15 coaches with 50 per cent. You cannot tell me that the CN is not doing a hell of a lot better job carrying people. This method of calculating is something that bothers me.

Mr. Benson: Perhaps I could ask Mr. Tosh to reply.

[*Interprétation*]

Permettez-moi de passer à un autre sujet brièvement, notamment les chargements à Thunder Bay. Je constate que nous avons plus de chargements cet hiver qu'au cours des deux précédents. Mais ce chiffre n'est sûrement pas exact car il me semble que nous avons commencé avec beaucoup moins de chargements.

Quelle est la situation? Y a-t-il environ 60 millions de boisseaux à Thunder Bay à l'heure actuelle? Ces chiffres correspondent-ils au montant dans nos élévateurs à grain, monsieur le ministre?

M. Benson: La page 8 du rapport que vous avez en main traite de la situation à Thunder Bay. Il y a ici présent M. Menzies qui . . .

M. McRae: Qui vient tout juste de revenir de Thunder Bay.

M. Menzies: Il s'agit de 66 millions de boisseaux, chiffre qui est appelé à augmenter.

M. McRae: Y a-t-il lieu de croire que nous en arriverons à un total de 90 millions de boisseaux au moment où . . . eh bien, il ne peut en être ainsi.

M. Menzies: Sauf le respect que je vous dois, monsieur, je ne crois pas que nous puissions atteindre 90 millions de boisseaux à Thunder Bay même si l'on pouvait remplir tout l'espace disponible.

M. McRae: Quelle serait, à votre avis, la capacité totale? Il s'agit d'un chiffre qui a toujours été utilisé.

M. Menzies: Le chiffre le plus élevé que nous ayons eu depuis mes quatre ans d'expérience est de 84 millions de boisseaux. Depuis ce temps, comme vous le savez, certains élévateurs terminaux ont été mis hors de service comme celui de Westland, par exemple. A mon avis le chiffre le meilleur que vous puissiez obtenir à Thunder Bay à l'heure actuelle, si l'on est optimiste, est de 75 millions de boisseaux.

M. McRae: Par conséquent, à votre avis, nous ne sommes qu'à 9 ou 10 millions de boisseaux de la capacité totale.

M. Menzies: Nous ne sommes pas très loin de ce chiffre justement à l'heure actuelle, monsieur McRae.

M. McRae: Merci beaucoup, monsieur Menzies.

J'aimerais passer à autre chose. J'ai en main certains chiffres qui proviennent de la CCT au sujet du revenu—et cela a trait au service ferroviaire des passagers—tirés du nombre de milles parcourus par passager par rapport au nombre de milles parcourus par les passagers qui réclament des couchettes. A mon avis c'est un jeu de chiffres assez facétieux. Voilà ce qui me préoccupe: les chemins de fer du Canadien Pacifique peuvent mettre sur la voie six ou sept wagons—lorsque je suis revenu à Ottawa l'autre nuit il n'y avait que quatre wagons. Je sais que les convois sont séparés à Sudbury, cependant il reste six ou sept wagons remplis à 40 p. 100 pendant les périodes de pointe, alors que le CN d'autre part peut mettre sur rail 15 wagons fonctionnant à 50 p. 100 de leur capacité. Vous n'allez quand même pas me dire que le CN ne donne pas un service voyageur foutument meilleur. Cette méthode de calcul me chiffonne.

M. Benson: Je pourrais peut-être demander à M. Tosh de répondre à cette question.

[*Text*]

• 1040

Mr. McRae: Yes. I have the figures, Mr. Tosh, and I appreciate the figures.

Mr. M. C. Tosh (Director, Rail Services Analysis Branch (railway costs and payments)): Of course it depends on the type of car, if you have a coach you will have more seats than sleepers. I am not clear on your question.

Mr. McRae: Well, you use a loading factor and say they are functioning at peak loads, they are functioning at 50 per cent peak load, but all that refers to is the number of coaches on the train. It seems to me it is a lot cheaper to pull 15 coaches and have an optimum loading on that than it would be to pull four or five or six. I really do not think we are getting the performance of the railways with this kind of system. If you were to tell me the number of passengers per tender, or two tenders or whatever you use, then I would be inclined to think that we are getting a figure that is closer to being valid in saying which railway is carrying the load.

Mr. Tosh: You said tender?

Mr. McRae: The tender that is pulling it, the engine.

An hon. Member: The locomotive.

Mr. McRae: It strikes me that is a much more valid figure, because you can keep adding coaches or you can take them off. What they are actually doing is taking them off, so one of these days all we will have is the engine pulling out. It has come down to that point.

I think we used the figure the other day of 200 people leaving Vancouver on the CN as opposed to something like 60 or 70, on the CP. To me, that is a much more significant factor than taking the loading factor and saying that each coach had so many people on it. I would appreciate if you could, perhaps you need to do some of this loading factor, put it together in such a way that I know how many people are travelling as against the cost of operating the thing. Maybe the best way to do it would be per train, the number of people per train or something like this. I do not think it costs very much to put an extra coach on, does it?

Mr. Tosh: Well it is certainly cheaper . . .

Mr. McRae: Proportionately, an extra coach?

Mr. Tosh: Yes.

Mr. McRae: If you have 10 coaches and you put an eleventh one on, it is not going to cost you 10 per cent more, it is going to cost you perhaps 2 per cent or 3 per cent more.

Mr. Tosh: Perhaps, Mr. McRae, you would like to see a table which shows the cost per mile for different trains.

[*Interpretation*]

M. McRae: En effet. J'ai les chiffres sous les yeux, monsieur Tosh, et je comprends ce qu'ils signifient.

M. M. C. Tosh (directeur, direction de l'analyse des services ferroviaires (coûts et versements aux chemins de fer)): Cela dépend bien sûr du type de wagons utilisé. Dans le cas d'un wagon coach, il y a davantage de sièges que de couchettes. Je ne comprends pas bien votre question.

M. McRae: En fait, vous avez recours à un coefficient de remplissage et vous dites que les wagons sont remplis à raison de 50 p. 100 du coefficient de remplissage en période de pointe, mais tout cela en revient à la question du nombre de wagons coach que compte le train. Il me semble qu'il est meilleur marché de remplir 15 wagons coach pour en arriver à un coefficient de remplissage optimal, que de se limiter à 4, 5 ou 6 wagons. Je ne pense pas qu'un système de ce genre nous permette de tirer le meilleur parti possible des chemins de fer. Si vous me dites quel est le nombre de voyageurs transportés par tender, ou au moyen de deux tenders, je ne sais pas comment vous procédez, je serais à ce moment-là disposé à penser que le chiffre correspond davantage à la réalité dans la mesure où nous savons qui transporte quoi.

M. Tosh: Vous avez parlé de tender?

M. McRae: C'est le tender qui tire le train, la machine.

Une voix: La locomotive.

M. McRae: Pour moi, ce chiffre serait davantage valable car on peut ajouter des wagons et en enlever. Ce qu'on fait actuellement, c'est d'en enlever, ce qui fait qu'un de ces jours il ne restera plus que la locomotive. C'est à cela que nous en arrivons.

Nous avons dit je crois l'autre jour que 200 personnes quittaient Vancouver par le train du CN par rapport à quelque 60 ou 70 sur le train du CP. Pour moi, ce chiffre est beaucoup plus éloquent que le coefficient de remplissage, et il est donc préférable de dire combien de personnes voyagent dans chaque train. Il est évident que le coefficient de remplissage est peut-être un facteur qui vous est indispensable, mais j'aimerais que vous puissiez nous présenter les choses de manière à ce que nous sachions en fait combien de personnes voyagent par rapport au coût de fonctionnement du système. Il serait peut-être préférable d'obtenir les chiffres pour chaque train, c'est-à-dire le nombre de voyageurs par train ou un chiffre de ce genre. Je ne pense pas que cela coûte très cher de rajouter un wagon à un train, n'est-ce-pas?

M. Tosh: Il est évidemment bien meilleur marché . . .

M. McRae: De rajouter un wagon supplémentaire, toutes proportions gardées?

M. Tosh: En effet.

M. McRae: Si vous avez un train de 10 wagons et que vous en rajoutez un onzième, cela ne va pas vous coûter 10 p. 100 de plus, mais peut-être 2 ou 3 p. 100 de plus.

M. Tosh: Vous aimeriez peut-être, monsieur McRae, étudier un tableau qui montre que les différents trains quel est le coût par mille.

[*Texte*]

Mr. McRae: Yes, I would like that, I do not think I have that.

Mr. Tosh: Yes, we have that and I can certainly provide it.

Mr. McRae: I would appreciate that kind of information very much.

Mr. Tosh: Fine.

Mr. McRae: I must say that the evidence all winter seems to be that the CPR is falling far behind the CNR in providing this kind of service. Also I am very concerned about the morale on the CNR, the CPR I mean. The morale on the CNR is so-so; I find the employees bitch a bit but basically it is a healthy sort of operation. The morale on the CPR at this particular point is so low that people are just disgusted, they are treated badly and they do not want to return to them. A statement was made in the press yesterday that the railways were on strike and that the CPR is still on strike. Virtually I think that is the case, the employees have such a poor attitude about railroading at this particular stage, that they really are not functioning well at all. I think something basic has to be done about it. I would be inclined to support Mr. Blenkarn in his motion to get the CNR out of hotels if I could get the CPR out of the railway business.

Thank you.

The Chairman: To follow up what Mr. McRae said, Mr. Benson, have you ever had complaints from engineers on both railroads for that matter, particularly through the mountains, section men driving on the road and then going in and checking a spot on the track and then either repairing it or otherwise and then getting back into their buggy or their car on the road? In the old days the section men used to travel the track . . .

An hon. Member: That is right.

• 1045

The Chairman: . . . and they knew the track. Today, even in the mountains they are travelling on the road and then hoofing it across to the track and looking at the track. The engineers tell me they used to be able to have a feel of the track, today they have lost confidence in the track, particularly in the mountains where they have difficulty moving grain.

Mr. Benson: Mr. Chairman, to answer your specific question, we have not had a specific complaint in this regard, but as you know, in our report we were very unhappy about the maintenance of way that was being done and how the track was being checked and we told the railways to come up with a better system or we will have to see where we go from there.

Mr. McRae: I would just like to say exactly the same thing. The engineers do not bother whistling anymore because these fellows are never on the track. They are off in a truck somewhere, and it is exactly the same story.

[*Interprétation*]

M. McRae: Oui, certainement, c'est le genre de renseignement que je ne crois pas avoir pour l'intant.

M. Tosh: Nous avons des renseignements de ce genre et je pourrais vous les fournir.

M. McRae: Je vous en serais très reconnaissant.

M. Tosh: Parfait.

M. McRae: Je dois dire qu'au cours de l'hiver, tous les éléments semblent nous avoir montré que le CP est à la traine par rapport au CN pour ce qui est du service-voyageurs. Le moral du personnel du CN, ou plutôt du CP, excusez-moi, me tracasse aussi énormément. Au CN, le moral va couci-couça; les employés sont un petit peu ronchonneurs mais les opérations sont en général assez saines. Au CP, pour l'instant, le moral est à ce point bas que les employés sont tout simplement dégoûtés, on les traite mal et ils ne veulent plus travailler pour la compagnie. On a pu lire hier dans les journaux que les chemins de fer étaient en grève et que le CP était toujours en grève d'ailleurs. Je pense que c'est bel et bien le cas car l'attitude des employés est à ce point négative pour l'instant que les opérations sont presque inexistantes. Je crois qu'à ce sujet il convient d'agir à la source. Je serais tenté d'appuyer la motion de M. Blenkarn afin de faire se retirer le CN du secteur hôtelier. J'aimerais également que le CP se retire du secteur ferroviaire.

Merci.

Le président: Dans la même voie que celle qui a été amorcée par M. McRae, monsieur Benson, avez-vous enregistré des plaintes des mécaniciens des deux compagnies à ce sujet, et tout particulièrement pour les voies qui traversent des montagnes et qui sont inspectées par route par les ouvriers de l'entretien qui se rendent sur place, vérifient un tronçon, le réparent, le cas échéant, et puis s'en retournent par la route? Auparavant, les ouvriers de l'entretien faisaient l'inspection des voies en draisine . . .

Une voix: C'est exact.

Le président: . . . et ils connaissaient bien les voies. A l'heure actuelle, même dans les montagnes, les ouvriers de la section d'entretien se déplacent en voiture et se contentent de faire quelques pas de part et d'autre de la voie. Les mécaniciens m'ont dit qu'auparavant ils pouvaient «sentir» les voies; aujourd'hui, ils n'ont plus confiance, et notamment dans les montagnes où le transport du grain se révèle difficile.

M. Benson: Monsieur le président, pour répondre exactement à votre question, nous n'avons jamais eu de plainte expresse à ce sujet mais, comme vous le savez, nous avons dit dans notre rapport que l'entretien et la vérification des voies ne satisfaisaient pas et nous avons enjoint aux compagnies ferroviaires de mettre au point un meilleur système à défaut de quoi nous envisagerions la situation.

M. McRae: J'aimerais dire la même chose. Les mécaniciens ne prennent plus la peine d'activer le sifflet parce que les préposés à l'entretien ne sont jamais sur les voies. Ils se déplacent en camions et c'est exactement la même chanson.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Hollands.

Mr. Hollands: Thank you, Mr. Chairman. My first question is in regard to the smaller airline carriers in Alberta, the third-line carriers. I understand that their landing rights, etc., come under the jurisdiction of . . .

Mr. Benson: You are thinking of third-line carriers.

Mr. Hollands: Yes.

Mr. Benson: Third-level carriers.

Mr. Hollands: Yes. Would it not be just as well if these third-level carriers were to make their application to a provincial body rather than a federal body when all their business is done particularly within one province?

Mr. Benson: The jurisdiction is, as you know, a matter of federal-provincial determination. It has been determined that the federal government has the jurisdiction over aircraft flying and, therefore, we are given a job to do, and we do the job. We have been trying to operate as co-operatively as we can with the provinces involved. For example, the Minister has asked us to examine the possibility of a third-level carrier policy for Canada. We had a report which we sent out to the provinces, to all the provinces, asking for their comments. Comments have come back. We have not made our recommendations to the Minister at this point because we felt we had to go back to the provinces again and ask particular questions, so we are doing this. Just this week, for example, we had the Province of Ontario come in to see us, indicating what they would like to do in Northern Ontario from a provincial point of view with regard to tying in their third-level carriers to a main line carrier. They gave us a presentation of this which we will keep in our mind when we are processing applications from people who want to operate as third-level carriers. Under the existing law, if the jurisdiction is federal, which it apparently is, and we have to administer it, well, I think that we have to co-operate as much as we can with the provinces. Also, I have suggested that we have people in each of the provinces with respect to air services in the province, and we are setting up a program where we will start with one person in one province and see how it works, to be there, to co-operate and listen to the people, the carriers, and know what is going on within a particular province and be right on the spot all the time, and we are moving in that area.

Mr. Hollands: Have you anyone in that position in the Province of Alberta today?

Mr. Benson: The stage it is at is that it has been put to the committee with the recommendation and they have not decided on the recommendation. It will be decided imminently, that is, before we start. We want to start somewhere and see how it works.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Hollands.

M. Hollands: Merci, monsieur le président. Ma première question porte sur les petits transporteurs aériens de l'Alberta, les transporteurs de la troisième catégorie. Je sais que leurs droits d'atterrissage, etc., relèvent de la compétence de . . .

M. Benson: Vous parlez des transporteurs de la troisième catégorie?

M. Hollands: C'est exact.

M. Benson: Des transporteurs de la troisième catégorie.

M. Hollands: C'est exact. Ne serait-il pas aussi facile de faire en sorte que ces transporteurs présentent leur demande à un organisme provincial plutôt qu'à un organisme fédéral puisque toutes leurs opérations s'effectuent à l'échelle d'une province seulement?

M. Benson: Comme vous le savez, le secteur de compétence est ici fixé à l'échelon fédéral-provincial. On a défini que le gouvernement fédéral était compétent en matière de navigation aérienne et nous avons donc une mission à remplir, mission que nous acquittons d'ailleurs. Nous avons essayé de faire preuve d'en tant de coopération qu'il est possible avec les provinces en cause. Le Ministre nous a par exemple demandé d'étudier la possibilité d'une politique des transporteurs de troisième catégorie pour le Canada. Nous avons rédigé un rapport et nous l'avons envoyé à toutes les provinces en leur demandant de nous envoyer leurs commentaires. Nous avons obtenu ces deniers. Nous n'avons pas formulé de recommandations au ministre pour l'instant parce que, à notre avis, il nous fallait absolument reconsulter les provinces et leur poser des questions particulières, et c'est ce que nous faisons d'ailleurs. Cette semaine, par exemple, les représentants de la province de l'Ontario sont venus nous voir pour nous dire ce qu'ils aimeraient faire du point de vue provincial dans le nord de l'Ontario pour englober les opérations des transporteurs de troisième catégorie à celles des transporteurs principaux. Ils nous ont présenté un mémoire dont nous allons tenir compte lorsque nous étudierons les demandes envoyées par les futures transporteurs de troisième catégorie. En vertu des lois existantes, si le secteur est de la compétence du gouvernement fédéral, ce qui est apparemment le cas, et si nous devons régir sur ce secteur, nous devons à ce moment-là, à mon avis, coopérer autant que possible avec les provinces. J'ai également dit que nous avions dans chacune des provinces des représentants s'occupant des services aériens et nous sommes en train d'établir un porgramme en vertu duquel nous commencerons par un représentant, puis nous verrons comment cela fonctionne mais, quoi qu'il en soit, nous serons sur place, nous coopérerons, nous écouterons ce que les gens ont à dire, ce que les transporteurs ont à dire, nous saurons ce qui se passe dans chacune des provinces et nous serons sur place en permanence.

M. Hollands: Avez-vous déjà un représentant de ce genre en Alberta?

M. Benson: Pour l'instant, le programme et les recommandations ont été soumis au Comité, qui n'a pas encore décidé de la recommandation à formuler. La décision sera prise sous peu et avant que nous commencions. Nous voulons partir d'un point de départ et voir comment les choses se passent.

[*Texte*]

I should clarify this to some degree. We do have inspectors who are assigned to areas who are there all the time.

Mr. Hollands: Yes, but if a small town in the north part of the province, like Peace River or Grande Prairie, wants additional air service or if one of the third-level carriers wants to fly in there, do you consult with provincial officials or provincial people or any branches of the provincial government?

Mr. Benson: On every application for every service, we publish in the *Canada Gazette* the application that has been made and this information gets to the provincial government, of course, so if they have comments they are quite at liberty to come back to us and indeed they do often come back and comment on a particular application.

Mr. Hollands: I would like to change the subject and come back to what Mr. Whicher was talking about a few minutes ago. We have recently been watching the show on television on Sunday night, The Canadian Dream. I think it brings to mind the CPR going across Canada and it has been intimated, whether it is right or not, that they received tremendous subsidies and some very long-term commitments to do certain things in the way of transportation in Canada. Now, who would we want to have before this Committee to tell us whether the CPR has, in fact, lived up to its commitments to the Canadian people and the Canadian government in regard to transportation?

An hon. Member: Pierre Berton.

• 1050

Mr. Benson: That is a very good question. I would think that a starting point would be with the Minister of Transport.

The Chairman: I think he will be before the Committee Thursday afternoon.

Mr. Benson: And the second point would be with the President of the CPR.

The Chairman: Have you any further questions, Mr. Hollands?

Mr. Hollands: No.

The Chairman: Gentlemen, I have Mr. Guay on my list as the next questioner and he is the last on the first round; then I have Mr. Stewart, Mr. Benjamin and Mr. McRae. I would hope that we could go on past 11 o'clock and deal with the four questioners that I have; then perhaps let Mr. Benson and his staff return to their safer quarter and, perhaps, more onerous duties.

Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): Thank you, Mr. Chairman.

One of the things that caused me concern was the meeting where we had the President of the CNR with us and where we had an opportunity to question him last fall pertaining to grain movements; and among other things that I asked of him at that time was whether he at any time had received from anyone a request to put in additional cars to help the grain movement. His answer was—and it is on the record—"No." I then asked him who had the authority to do so. Was it the Minister, or who was it? He came out to tell us, more or less, and I can probably say it briefly, that the only one who had the authority to do so was the CTC, your commission.

[*Interprétation*]

Je pourrais préciser davantage. Nous avons pour l'instant des inspecteurs qui sont affectés dans un secteur et qui sont en permanence.

M. Hollands: Oui, mais si une petite ville du nord de la province, Peace River ou Grande Prairie, par exemple, veut étendre les services aériens, ou si l'un des transporteurs de la troisième catégorie désire y atterrir ou en décoller, avez-vous des consultations avec les fonctionnaires provinciaux ou les représentants de la province ou avec une direction quelconque du gouvernement provincial?

M. Benson: Pour chaque demande de service, nous publions la demande dans la Gazette du Canada, laquelle est transmise au gouvernement provincial et, bien sûr, si ce dernier a des observations à nous faire, il est tout à fait libre de venir nous voir, ce qui est d'ailleurs très souvent le cas, pour nous formuler ses commentaires.

M. Hollands: J'aimerais changer de sujet et en revenir à ce dont M. Whicher parlait il y a quelques instants. J'ai regardé dimanche soir à la télévision le feuilleton *The Canadian Dream*. Ce feuilleton rappelle que le CP traverse le Canada et, à tort ou à raison, on laisse entendre qu'il a reçu d'énormes subventions et des engagements à très longue échéance dans le domaine des transports au Canada. Il nous faut maintenant savoir qui nous désirons faire comparaître devant notre Comité pour nous dire si le CP a respecté les engagements qu'il a contractés envers le Canada et le gouvernement canadien en matière de transports.

Une voix: Pierre Berton.

M. Benson: La question est opportune. Je pense qu'il faudrait commencer par le ministre des Transports.

Le président: Il comparaîtra, je crois, devant notre Comité jeudi après-midi.

M. Benson: Nous pourrions ensuite poser la question au président du CP.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Hollands?

M. Hollands: Non.

Le président: Messieurs, j'ai sur ma liste M. Guay, qui sera le dernier interlocuteur du premier tour; j'ai ensuite MM. Stewart, Benjamin et McRae. J'espère que nous pourrons poursuivre au delà de 11 h 00 pour permettre à ces quatre membres de poser leurs questions, après quoi, nous pourrions peut-être laisser M. Benson et ses collègues sur un sol plus ferme et à des tâches peut-être plus ardues.

Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Merci, monsieur le président.

Pour moi, l'un des facteurs de préoccupation est la réunion que nous avons eue l'automne dernier avec le président du CN au cours de laquelle nous avions eu la possibilité de lui poser des questions à propos du transport des céréales. Entre autres choses, je lui ai demandé à ce moment-là si on lui avait déjà demandé d'ajouter à son matériel roulant davantage de wagons pour accélérer le transport des céréales. A cette question, il avait répondu «Non.» et sa réponse figure au procès-verbal. Je lui ai ensuite demandé qui avait le pouvoir de le faire. Était-ce le ministre ou qui était-ce? Il nous a plus ou moins dit, et je peux résumer, que la seule personne qui avait le pouvoir de le faire était votre Commission, la CCT.

[*Text*]

My next question to him was: Had they, at any time, received request for such a movement? And again he said, "No". I was surprised at this because I had assumed you were working relatively close together.

Why did the CTC not only authorize but tell the railway companies to place cars in certain areas? If you have the authority, why is this authority not being used? I do not want to put you on the spot by saying that but I think that we need clarification here.

Mr. Benson: Perhaps Mr. Menzies could comment on the system and the co-operation that does exist with regard to the block system, and on the Canadian Wheat Board and the railroads with regard to the allocation and use of railway cars.

Mr. Menzies: As you know, both railways have a number of cars assigned to their grain fleets. These cars, of course, a used primarily in western Canada and are distributed in western Canada in the country elevator system to collect the grain. The system of distribution and allocation is controlled and co-ordinated by the block shifting system which comes under the Canadian Wheat Board, because, after all, it is their responsibility to transport all the grain in the country.

Mr. Guay (St. Boniface): I will change my question, then, Mr. Chairman. I understand that only the commission has the authority, has the power—the Minister has not got it but the commission has—to tell the railroad really what to do, to put a request in which is binding in this regard. I would like to clarify that further, though I think you know what I am trying to say here.

Mr. Benson: There was a discussion on this particular matter during the last meeting, Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): I was not here, unfortunately: I was out representing the Minister.

• 1055

Mr. Benson: The CTC could theoretically order the railroads to take cars off hauling lumber in British Columbia—if they were the same kind of car, which they are not; so that is perhaps a bad example—and put them on to hauling grain. Or, if the CTC saw, in any way, that the CNR were not utilizing their cars, it could give them instructions to utilize their cars better. But if they are operating, basically, to capacity in all areas and shipments are not moving too fast—and there are complaints in other areas besides grain—then the question arises: do you stop them from shipping one product to have them ship another product at a particular time.

One example is given in the paper I presented to you this morning. Potash cars are very useful and can be ideally used for hauling grain. Traditionally in the winter we take them off hauling potash because there is not the great requirement, and put them on to hauling grain. However, this particular year they have been required the whole year round to haul potash. So they have not been available for grain.

[*Interpretation*]

Je lui ai ensuite demandé si on lui avait déjà demandé de le faire. Ici encore, il m'a dit non. Cela m'a surpris car j'avais supposé que vous travaillez plus ou moins en étroite collaboration.

Pourquoi la CCT n'a-t-elle non seulement pas autorisé mais même pas dit aux compagnies ferroviaires de disposer leurs wagons dans certaines régions? Si vous avez le pouvoir de le faire, pourquoi n'y avez-vous pas recours? Je ne tiens pas à vous mettre sur la sellette en disant cela, mais je pense que des précisions s'imposent.

M. Benson: M. Menzies pourrait peut-être vous dire quelques mots au sujet du système de coopération qui existe dans le cadre de notre système de groupes et à propos de la Commission canadienne du blé et des chemins de fer pour ce qui a trait à la répartition et à l'utilisation des wagons de chemins de fer.

M. Menzies: Comme vous le savez, les deux compagnies affectent un nombre donné de wagons aux convois céréaliers. Ces wagons sont bien sûr utilisés principalement dans l'Ouest et sont répartis dans l'ensemble de l'Ouest parallèlement au réseau de silos afin de charger et de transporter les céréales. Le régime de répartition et O'affectation est contrôlé et coordonné par le réseau de déplacement des groupes qui relèvent de la Commission canadienne du blé car, après tout, c'est de la Commission que relève le transport des céréales dans l'ensemble du pays.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vais modifier ma question, monsieur le président. Je sais que seule la Commission a le pouvoir—le ministre ne l'a pas, mais la Commission, elle, l'a—de dire aux compagnies ce qu'elles doivent faire et de leur présenter une requête exécutoire à ce sujet. J'aimerais davantage de détails à ce sujet bien, qu'à mon avis, vous savez très bien ce que j'essaie de dire ici.

M. Benson: Nous avons discuté de cette question au cours de la dernière réunion, monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Je n'y étais pas, malheureusement: je représentais le ministre à l'extérieur.

M. Benson: En théorie, la CCT pourrait ordonner aux compagnies d'affecter un certain nombre de wagons qui sont utilisés pour le transport du bois de construction en Colombie-Britannique—si du moins, il s'agissait du même type de wagon, mais ce n'est pas le cas; donc l'exemple n'est peut-être pas très bien choisi—au transport du grain. Ou, si la CCT constatait que, d'une manière ou d'une autre, le CN n'utilisait pas ces wagons, elle pourrait lui donner pour directive de mieux utiliser ces derniers, mais si le matériel est utilisé à pleine capacité dans toutes les régions et si les expéditions ne se font pas très très vite—il y a des plaintes dans d'autres secteurs que celui des céréales—à ce moment-là, la question qui se pose est la suivante: Faut-il empêcher la compagnie de transporter un produit donné pour pouvoir en transporter un autre à un moment donné?

Le document que je vous ai présenté ce matin vous donne un exemple. Les wagons affectés au transport de la potasse sont extrêmement utiles et pourraient facilement être utilisés pour le transport du blé. Traditionnellement, au cours des mois d'hiver, nous les affectons en effet au transport du blé vu que les besoins ne sont pas très élevés dans le domaine de la potasse. Cette année toutefois, les wagons ont été nécessaires toute l'année pour le transport de la potasse, et donc, ils n'ont pu être affectés au transport du blé.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): I will change my question once again. I wish I had the report, but I think we all know the problems we have been facing in regards to certain movement of trains, in particular for grain delivery. My question will then be in a different way. Why then did the CTC not communicate somehow with the railroad and put pressure on them, or at least request additional effort to move grain?

My point is not whether or not they were short of cars. That is not the point. My question is, why did the CTC not put pressure on the railroad to move grain, and let them go on the record to say, the CTC is after our hide but we cannot move? This was not done. The President of the CNR says no official request came from the CTC as such.

Mr. Benson: We have grain co-ordinators at Thunder Bay and at Vancouver. Mr. Menzies was at Thunder Bay. We were there all the time, watching the situation and urging the railways, or giving guidance to the railways, as to what should be done and what can be handled. The particular problems this winter—I think the railways have indicated and some of the members indicated the other day what some of the particular problems were, which were unusual because of the huge amount of snowfall in the Western Provinces. This not only meant that some cars were off on a line and could not be hauled out, but mainline equipment, which was hauling grain, went in to free these cars and thus was off the main line. They agreed to close down some . . .

Mr. Guay (St. Boniface): I was thinking about last year, not last winter, really. I am not talking about the snowstorms we had last winter; I am talking about the last year.

Because I have a few more questions to ask, I cannot possibly push this point any further. However, I will ask this—I am going to repeat it once again—why did your Commission not at some time or other, even though you are watching the situation very closely, and even though there is close communication, go on record to push the railroads to do that grain movement, and put it on the record, as such, that you were doing that?

Mr. Benson: If you go on the record as doing that, you are then going on the record, if the cars are fully utilized, to say to the railroads, you cannot haul something else. There is a shortage of cars. If you wanted us to do this, if the government wanted us to do this, that is fine. But we felt there was a full utilization of cars.

The Chairman: Following out of the questions Mr. Guay has raised, Mr. Benson, have there been any complaints brought to the Commission's attention with regards to the CPR moving American grain up through Moose Jaw and through the mountains, moving American grain at, of course, American grain rates over Canadian track using Canadian equipment, and even some of our Canadian

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Je vais encore une fois reformuler ma question. J'aurais voulu avoir le rapport, mais je crois que nous connaissons tous les problèmes que nous avons à résoudre pour ce qui est de certains convois, et notamment ceux affectés au transport du blé. Je vais donc poser ma question d'une manière différente. Pourquoi la CCT n'a-t-elle pas pris contact avec un représentant de l'industrie ferroviaire pour exercer des pressions auprès de cette industrie ou au moins, pour lui demander que les sociétés fassent davantage d'efforts pour faciliter le transport du blé?

La pénurie de wagons n'a rien à voir avec ma question. Ce n'est pas cela du tout. J'aimerais savoir pourquoi la CCT n'a pas exercé des pressions sur l'industrie ferroviaire afin d'améliorer le transport du blé et j'aimerais qu'on me dise, et que cela figure au procès-verbal, que la CCT est sur le dos des compagnies ferroviaires mais que celles-ci ne peuvent bouger? On n'en a rien fait. Le président du CN nous dit qu'aucune demande officielle ne lui est parvenue de la CCT.

M. Benson: Nous avons à Thunder Bay et à Vancouver des coordonnateurs pour le transport des céréales. M. Menzies était lui-même à Thunder Bay. Nous sommes là en permanence, nous étudions la situation et nous demandons instamment aux compagnies de chemins de fer, du moins nous leur donnons des directives à ce sujet, de faire ce qu'il faut faire et de transporter ce qu'il faut transporter. Le problème ici c'est qu'au cours de cet hiver—je pense que les représentants des chemins de fer et certains membres du Comité ont précisé l'autre jour quels étaient les problèmes particuliers et inhabituels causés par les abondantes chutes de neige dans les provinces de l'Ouest. Ceci ne veut pas seulement dire que certains wagons ont été bloqués et n'ont pas pu être dégagés, mais également qu'une partie des locomotives affectées au transport du blé ont dû débloquer ces wagons et ont donc dû être retirées du service actif. Les sociétés sont convenues de fermer quelques . . .

M. Guay (St-Boniface): En fait, je parlais de l'an dernier et non pas de l'hiver dernier. Je ne pensais pas aux tempêtes de neige que nous avons eues au cours de l'hiver dernier, mais plutôt à la situation de l'an dernier.

Puisqu'il me reste quelques questions à poser, je ne puis aller plus loin à ce sujet. Je tiens toutefois à poser la question suivante—et je vais la répéter—pourquoi votre Commission n'a-t-elle pas à un moment donné, même si vous étudiez la situation de près et même si vous êtes en étroite collaboration avec les Sociétés de chemins de fer, demandé officiellement à ces mêmes compagnies de procéder au transport du blé et préciser officiellement que vous l'aviez fait?

M. Benson: Si vous dites officiellement aux chemins de fer qu'il faut transporter exclusivement du blé, c'est ce que vous faites lorsque les wagons sont utilisés à pleine capacité. Il y a pénurie de wagons. Si c'est cela que vous voulez que nous fassions, si le gouvernement veut que nous le fassions, parfait, mais à notre avis, les wagons ont été utilisés à leur pleine capacité.

Le président: Suite aux questions posées par M. Guay, j'aimerais vous demander, monsieur Benson, si la Commission a été saisie de plaintes pour ce qui est du fait que le CP transporte du blé américain vers le Nord par Moose Jaw et les montagnes en utilisant le matériel canadien et les voies canadiennes ou en facturant le taux américain, et du fait que certains des wagons céréaliers de la Commis-

[*Text*]

Wheat Board grain cars being used to haul American grain? Have there been any complaints of that actually taking place?

Mr. Benson: There are no complaints on record.

The Chairman: Fine. Thank you.

Mr. Menzies: I might add to that, Mr. Chairman, that we received complaints at Thunder Bay—Mr. McRae might have been familiar with them—with regard to Canadian Wheat Board cars, or Canadian government cars, I should say, being used into the Port of Duluth. We actually went down and checked and could not find one single car. We checked with the railways and they claimed there is no way that those cars can get across that border. They are protected. To my knowledge, there have been no Canadian government cars across the American border.

The Chairman: Fine. Mr. Guay.

Mr. Guay (St. Boniface): You can add two minutes to my time, Mr. Chairman.

The Chairman: All right, I will, Mr. Guay. I thought it followed out of what you were saying.

Mr. Guay (St. Boniface): I will probably take the priority first here. It is with regard to Easter travelling by the general public. Many people want to travel with their families at Easter time. I am told by people in my area—I am speaking now more of Manitoba—that they have been trying to make reservations on the railroads, particularly the CNR, and they cannot get reservations for Easter travelling because they claim they are filled up already. This has been going on for a couple of weeks or more.

Is there any way the CTC could authorize or request the CNR to add additional cars?

• 1100

I know they have a policy whereby they will put on additional passenger cars at Christmas and Easter, but apparently this has already been taken into consideration and they are refusing reservations. Has this matter been brought to your attention as yet?

Mr. Benson: I am informed we have looked at the particular problem at Easter and the railroads do not have the equipment to go beyond the reservations they are presently taking.

Mr. Guay (St. Boniface): So if that is the case, there is no use really our looking at the travelling public as figures. I would like to suggest that there is a demand for travelling by rail, but the railroad is unable, as you said, to give them the service. Am I right in saying so?

Mr. Benson: This is exactly the question I mentioned earlier. The railway passenger equipment is getting very old, it is coming toward the end of its useful life, and at some time in the reasonable future there has to be a decision by the railways and by governments as to what the future of the passenger service is. I can give you my personal opinion, I think passenger service is going to grow substantially in the future, and I believe a lot of inter-city travel for relatively short distances, up to 400 miles, will be by rail because it is probably the most efficient way of moving people. That is a personal opinion.

[*Interpretation*]

sion canadienne du blé ont également servi à transporter du blé américain? Y a-t-il eu des plaintes à ce sujet?

M. Benson: Aucune plainte officielle n'a été enregistrée.

Le président: Parfait. Merci.

M. Menzies: Je pourrais ajouter, monsieur le président, que nous avons reçu des plaintes à Thunder Bay—M. McRae pourrait d'ailleurs en avoir connaissance—pour ce qui est de l'utilisation des wagons de la Commission canadienne du blé, ou plutôt des wagons du gouvernement du Canada, dans le port de Duluth. Nous nous sommes en fait rendus sur place pour vérifier et nous n'avons pas trouvé un seul wagon. Nous avons vérifié auprès des compagnies de chemins de fer, qui nous ont dit qu'il était impossible que ces wagons traversent la frontière. Ils sont protégés. A ma connaissance, aucun wagon du gouvernement canadiane n'a passé la frontière des États-Unis.

Le président: Parfait. Monsieur Guay.

M. Guay (Saint-Boniface): Pouvez-vous me rajouter deux minutes, monsieur le président?

Le président: Parfait, je crois que mon intervention entrait dans le cadre de la vôtre.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vais probablement aborder ici en premier lieu la priorité. Il s'agit des Canadiens en général qui voyagent à Pâques. Nombreux sont ceux qui veulent partir en voyage à Pâques avec leur famille. Dans ma région,—et je parle ici davantage du Manitoba— on me dit souvent qu'il est impossible d'obtenir des réservations pour Pâques, et cela vise particulièrement le CN, parce qu'apparemment tout est déjà complet. C'est le cas depuis au moins deux semaines.

La CCT pourait-elle d'une manière ou d'une autre autoriser le CN à ajouter des voitures supplémentaires à ses convois ou exiger qu'ils le fassent?

Je sais qu'il existe une politique administrative selon laquelle on ajoute des wagons-passagers aux convois, à Noël et à Pâques, mais apparemment, on en a déjà tenu compte et les compagnies refusent des réservations. Cette question a-t-elle déjà été portée à votre attention?

M. Benson: On me dit que le problème de Pâques a déjà été étudié chez nous et que les chemins de fer n'ont pas suffisamment de matériel pour avoir accepté davantage de réservations qu'ils ont déjà acceptées.

M. Guay (Saint-Boniface): Dans ce cas, il ne sert à rien que nous étudiions les chiffres du transport des passagers. J'aimerais dire qu'une certaine demande se fait sentir dans le domaine du transport-passagers par chemin de fer, mais que les chemins de fer sont incapables, comme vous l'avez dit, d'assurer les services voulus. Ai-je raison?

M. Benson: C'est exactement ce dont j'ai déjà parlé. Le matériel passagers des chemins de fer se fait vieux, les temps passent d'être retirés du service actif et il faudra dans un avenir raisonnable, que les chemins de fer et les gouvernements prennent une décision quant à l'évolution future du service passagers. Je pourrais vous donner mon opinion personnelle à ce sujet. A mon avis, le service passagers va connaître, dans l'avenir, une croissance considérable et je crois qu'une bonne partie des déplacements inter-villes, sur des distances relativement courtes—jusqu'à 400 milles—s'effectueront par chemins de fer car c'est probablement le moyen de transport pour passagers le plus efficace. Mais il s'agit ici de mon opinion personnelle.

[*Texte*]

Mr. Guay (St. Boniface): Mr. Benson, you are quite right and I agree with you on that particular point, but you did use the word "old", the equipment is old, and with regard to some passenger service that we were talking about, it brings to mind immediately the word "safety". While the equipment is getting old I am sure you are looking into the safety aspect of it. However, with regard to derailment and accidents, would you have any axe to grind with regard to having a public inquiry into these accidents, instead of the manner in which these investigations are being made at the present time?

Mr. Benson: We have both types of inquiries, and where there is a major one, such as the one in British Columbia, we have a public inquiry. During the past year we had, I would say, eight or ten public inquiries into railway accidents. That may be a little high. We always have a private inquiry.

Mr. Guay (St. Boniface): Yes.

Mr. Benson: We had somebody on his way to the derailment this morning in British Columbia at the time I came to this meeting. At the derailment in Quebec, the passenger train that was derailed, we had somebody in there by helicopter the same morning. We get people in there as fast as we can.

The Chairman: Mr. Guay, are you through?

Mr. Guay (St. Boniface): No, I am not.

The Chairman: I would like to move on to Mr. Turner.

Mr. Guay (St. Boniface): I see the time, Mr. Chairman. I will pass for the time being.

Mr. Turner (London East): Mr. Benson, you stated you had a shortage of experienced staff for CTC jobs. How many railway officials applied for jobs in 1973 and how many employees of the railways applied for CTC jobs in 1973?

Mr. Benson: I could not say this without digging out the facts. I wold be glad to dig them out for you.

Mr. Turner (London East): I would like to know how many railway officials were hired and how many railway employees were hired.

Mr. Benson: I am told that our operating—I will have to get the year's statistics.

Mr. Turner (London East): Is it not true that many railway employees have far more experience than the officials of both railways, so why do you not hire these men?

Mr. Benson: We are hiring them if we can get them.

Mr. Turner (London East): Why do you not hire more?

Mr. Benson: If we can get them, we hire people from the railroads.

[*Interprétation*]

M. Guay (Saint-Boniface): Monsieur Benson, vous avez tout à fait raison et je suis d'accord avec vous à ce sujet, mais vous avez dit que le matériel se faisait «vieux» et, pour ce qui est de certains services passagers dont nous parlons, ce mot évoque immédiatement le mot «sécurité». Puisque l'équipement se fait vieux, je ne doute pas que vous étudiiez son aspect sécuritaire. Pour ce qui est toutefois des déraillements et des accidents, auriez-vous quelque chose à reprocher à l'utilisation d'un mécanisme d'enquête publique, dans les cas d'accidents, pour remplacer les enquêtes et les recherches telles qu'elles sont effectuées à l'heure actuelle?

M. Benson: Les deux existent et, lorsqu'il s'agit d'un cas important, comme par exemple en Colombie-Britannique, nous avons toujours une enquête publique. Au cours de l'an dernier nous avons eu je crois 8 ou 10 enquêtes publiques pour des accidents de chemins de fer. C'est peut-être un peu élevé, mais nous menons toujours nos enquêtes sur le plan privé.

M. Guay (Saint-Boniface): Oui.

M. Benson: Au moment où j'étais en chemin pour venir à la réunion ce matin, nous avions déjà envoyé quelqu'un pour faire une enquête sur le déraillement qui s'est produit en Colombie-Britannique. Pour ce qui est du déraillement qui s'est produit au Québec, il s'agissait d'un train de passagers, nous avons envoyé quelqu'un par hélicoptère ce matin même. Nous essayons d'envoyer quelqu'un sur place aussi rapidement que possible.

Le président: Monsieur Guay, avez-vous fini?

M. Guay (Saint-Boniface): Non.

Le président: J'aimerais donner la parole à M. Turner.

M. Guay (Saint-Boniface): Je vois l'horloge, monsieur le président. Je me retire pour l'instant.

M. Turner (London-Est): Monsieur Benson, vous avez dit que la société ne parvenait pas à combler les postes vacants faute de personnel qualifié. Combien de fonctionnaires des chemins de fer ont-ils fait une demande d'emploi en 1973 et combien d'employés des chemins de fer ont-ils fait, en 1973, une demande d'emploi à la CTC?

M. Benson: Je ne pourrais vous répondre sans faire de recherches. Mais je serais toutefois très heureux de les faire pour vous.

M. Turner (London-Est): J'aimerais savoir combien de fonctionnaires et d'employés des chemins de fer ont été recrutés.

M. Benson: On me dit que nous—je vais devoir rechercher les statistiques de l'année.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que de nombreux employés des chemins de fer ont davantage d'expérience que les fonctionnaires qui travaillent pour les deux compagnies ferroviaires et, à ce moment-là, pourquoi ne les engagez-vous pas?

M. Benson: Nous les engageons lorsque nous le pouvons.

M. Turner (London-Est): Pourquoi n'en engagez-vous pas plus?

M. Benson: Si nous pouvons en recruter, nous en recrutons.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): I disagree with you, sir, because I know all kinds of people in southwestern Ontario who applied for CTC jobs, were interviewed and turned down. Why?

Mr. Benson: Mr. Turner, you would have to give me specific examples and the specific jobs they applied for. We have found, in dealing with the railroads, that when we get somebody we are going to hire, the railway turns around and gives them a counter offer at a higher salary than we can pay.

Mr. Turner (London East): Then let us take a look at the salaries you are offering these people, because when you figure a CNR or CPR railway employee can make more money working for a living than he can in an official's job, why not upgrade your wage scale so you can get these employees, because they have the experience.

Mr. Benson: We are given the salaries, Mr. Turner. They are negotiated by the Treasury Board as the government's bargaining agent and then we are given the salaries. We take a look at classifications and we try to get—we are having difficulty getting people—positions up-classified.

Mr. Turner (London East): I know employees of the CNR were willing to take the jobs at the salaries offered and were still turned down. Why?

• 1105

Mr. Benson: I really do not know, without a specific instance. It is possible that they were not qualified for the job that was offered.

Mr. Turner (London East): What do you mean, "qualified"? I say that a CNR or CPR railway employee is as qualified as any railway official.

Mr. Benson: That is an opinion.

Mr. Turner (London East): He writes the same examinations; the only thing he may not be qualified in is the office work, which he learns when he becomes an official in any event.

Mr. Benson: We do hire people from the railroads, and I will give you figures that you asked for.

Mr. Turner (London East): This has been a new policy in the last two or three years, correct? For how many years did you not hire anybody unless he had had five years experience as an official of both railways?

Mr. Benson: I cannot indicate what happened five years ago.

Mr. Turner (London East): Why the change in the policy?

Mr. Benson: I have indicated that we will hire people from the railroads if we can get qualified people for the jobs that are offered.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur, parce que je sais que nombreux sont ceux qui, dans le Sud-Ouest de l'Ontario, ont fait une demande d'emploi auprès de la CTC, ont passé l'entrevue, et ont été refusés. Pourquoi?

M. Benson: Monsieur Turner, vous devrez me donner des exemples précis et des emplois précis pour lesquels des demandes ont été présentées. Dans nos contacts avec les chemins de fer, nous avons découvert que lorsque nous avions quelqu'en en vue, la compagnie de chemin de fer a vent de la chose et fait une contre-offre en proposant un salaire supérieur à celui que nous pouvons payer.

M. Turner (London-Est): A ce moment-là, étudions les salaires que vous offrez à ces employés, car si un employé du CN ou du CP peut gagner davantage auprès des compagnies ferroviaires que chez vous, pourquoi ne pas relever votre échelle de salaires de manière à pouvoir recruter ces employés, puisqu'ils ont l'expérience voulue.

M. Benson: Ces salaires sont imposés, monsieur Turner. Ils sont négociés par le Conseil du Trésor qui est l'agent négociateur du Gouvernement et ils nous sont communiqués ensuite. Nous étudions la classification des employés et nous essayons—nous avons du mal à recruter des gens—nous essayons de faire reclassifier des postes à un niveau supérieur.

M. Turner (London-Est): Je saisqu'il y a des employés du CN qui étaient disposés à accepter un emploi chez vous au salaire qui était offert et dont la demande a été refusée. Pourquoi?

M. Benson: Je ne peux vous répondre sans avoir un cas précis. Il est possible qu'ils n'étaient pas assez compétents pour l'emploi qu'on leur a offert.

M. Turner (London-Est): Que voulez-vous dire par «compétents»? A mon avis, tout employé des chemins de fer du CN ou du CP est tout aussi compétent que quelque autre autorité ferroviaire.

M. Benson: C'est là une façon de voir les choses.

M. Turner (London-Est): Ils doivent subir tous deux les mêmes examens; la seule chose où il ne puisse pas être aussi compétent c'est dans le travail de bureau qu'il apprend d'ailleurs lorsqu'il devient un agent des chemins de fer.

M. Benson: De fait, nous embauchons des gens qui ont travaillé dans le domaine des chemins de fer et je pourrais vous donner des chiffres que vous demandez.

M. Turner (London-Est): Ne s'agit-il là d'une nouvelle politique qui a été mise en vigueur au cours des 2 ou 3 dernières années? Pendant combien d'années n'avez-vous pas embauché quiconque à moins qu'il n'ait 5 ans d'expérience comme agent de l'une ou de l'autre société de chemins de fer?

M. Benson: Je ne peux vous dire ce qui s'est passé il y a 5 ans.

M. Turner (London-Est): Pourquoi avez-vous changé de politique?

M. Benson: J'ai déclaré que nous avions l'intention d'embaucher des personnes qui étaient de l'emploi des chemins de fer si nous pouvions obtenir des gens assez compétents pour les emplois offerts.

[*Texte*]

Mr. Turner (London East): What do you mean by qualified personnel?

Mr. Benson: Qualified for the particular job. There is a job description.

Mr. Turner (London East): I disagree with you. You are turning these people down. You have turned them down. They are far more qualified than some of the people you have already hired.

Mr. Benson: Mr. Turner, with due respect,I think that is a subjective opinion. If you would like to state specific instances to me, I would be pleased to look into them.

Mr. Turner (London East): I suggest that you check your records of the people from the southwestern Ontario area west of Toronto who have applied for jobs. You will find that many people have applied for jobs and were turned down.

Mr. Benson: I would be glad to look at details if they were provided to me.

Mr. Turner (London East): I would like to get on to our bridge; it says, "CNR overpass at Dixie Road, mileage 10.19, Oakville subdivision."

Mr. Benson: This case is in the Supreme Court of Canada and it is not proper for me to comment on it.

Mr. Turner (London East): Is it not true that a decision on this case was already handed down by the Supreme Court of Canada?

Mr. Benson: I am informed that it has not been heard by the Supreme Court of Canada.

Mr. Turner (London East): I think you are wrong.

Mr. Benson: I am informed that it has not.

The Chairman: Gentlemen, I am sorry, you are going to have to take a microphone.

Mr. Benson: I will check, but I am informed by someone on my Commission, who claims to have personal knowledge with respect to this particular case, that it has not been determined by the Supreme Court.

Mr. Turner (London East): A decision was handed down by the Supreme Court of Canada, and the decision was against Mr. Frank Powell and the Midland Structural Steel Company. It is my understanding that you cannot appeal a decision of the Supreme Court of Canada. Is this correct?

Mr. Benson: I am told that there is a case before the Supreme Court which involves an employee of the Commission and an employee of the Department of Public Works.

Mr. Turner (London East): Is this Mr. Shier?

Mr. Benson: Mr. Shier; and this case has not been heard.

[*Interprétation*]

M. Turner (London-Est): Que voulez-vous dire par du personnel compétent?

M. Benson: Assez compétent pour occuper cet emploi en particulier. Il y a à cet égard une description des tâches à remplir.

M. Turner (London-Est): Je ne suis pas encore avec vous. Vous rejetez de fait les demandes qui vous sont faites. Vous l'avez fait du moins par le passé. Les personnes dont je parle sont beaucoup plus qualifiées que certaines des personnes que vous avez déjà embauchées.

M.Benson: Monsieur Turner, sauf le respect que je vous dois, c'est là à mon avis une opinion subjective. Si vous vouliez me parler de certains cas précis, je serais heureux de m'y intéresser.

M. Turner (London-Est): A mon avis, vous devriez vérifier les dossiers de certaines personnes qui habitent dans le sud-est de l'Ontario à l'ouest de Toronto, et qui ont fait des demandes pour ce genre d'emploi. Vous constaterez alors que plusieurs personnes ont vu leurs demandes rejetées.

M. Benson: Je serais heureux d'étudier davantage les détails de cette affaire si vous pouviez me les fournir.

M. Turner (London-Est): J'aimerais en venir au panneau indicateur sur notre pont; on y lit: «Passerelle du CNR à la route Dixie, millage 10.19, sous-division d'Oakville.»

M. Benson: Cette cause est devant la Cour suprême du Canada et il ne serait pas approprié pour moi de la commenter.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas juste de dire qu'une décision dans ce procès a déjà été prise par la Cour suprême du Canada?

M. Benson: L'on m'informe qu'elle n'a pas été encore entendue par les juges de la Cour suprême du Canada.

M. Turner (London-Est): Je crois que vous faites erreur.

M. Benson: On m'avise qu'aucune décision n'a été prise jusqu'à présent.

Le président: Messieurs, je regrette, il vous faudra vous approcher d'un micro.

M. Benson: Je vérifierai mais quelqu'un faisant partie de ma Commission prétend connaître personnellement ce cas particulier qui n'a pas encore été décidé par la Cour suprême.

M. Turner (London-Est): Une décision a été prise par la Cour suprême du Canada et cette décision a été rendue à l'encontre de M. Frank Powell et la société *Midland Structural Steel*. Si je ne m'abuse, on ne peut interjeter appel d'une décision qui a été rendue par la Cour suprême du Canada, n'est-ce pas?

M. Benson: On me dit qu'il y a une cause devant la Cour suprême impliquant un employé de la Commission et un employé du ministère des Travaux publics.

M. Turner (London-Est): S'agit-il de M. Shier?

M. Benson: En effet et cette cause n'a pas encore été entendue.

[*Text*]

Mr. Turner (London East): I will ask you one short question on this bridge. In the opinion of the CTC, is this bridge safe?

Mr. Benson: I cannot comment on it because I am informed that that is part of the case.

Mr. Turner (London East): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Sorry Mr. Turner.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Why is the CTC involved in the payment of subsidies? Why is this not under the Department of Transport?

Mr. Benson: Because of the legislation under which the subsidies are established. They are established by the Parliament of Canada, with the administration of them by the Canadian Transport Commission . . .

Mr. McCain: I was afraid of that.

Mr. Benson: . . . under the strict confines of the legislation laid down.

Mr. McCain: Do you have any knowledge of the method of operation of other railroads in any other parts of the world, and have you compared the Canadian operation with these to see if there are efficiencies which should be introduced into the Canadian system?

Mr. Benson: Yes. People from our Commission have visited other railways in other countries for specific matters and also with respect to general matters. I, personally, have looked at passenger transportation in Britain and in France. Some of our people have looked in other countries with regard to the methods of handling passengers and freight in these railroads.

• 1110

Mr. McCain: Have you looked into it in sufficient depth that you can delineate the difference between the operation of certain privately-owned railroads in the world which are making money and the publicly-owned corporation in Canada which is losing money? Could you make recommendations along these lines from the knowledge you at present have at hand?

Mr. Benson: The railroads are not privately-owned, if you are taking European railways. They are owned by the government and they do not operate at a profit.

Mr. McCain: Then you have not examined some of the railroads in the United States that are operating at a profit. There are some pretty sad cases down there too, I will agree.

Mr. Benson: I personally have not.

Mr. McCain: Has the commission?

Mr. Benson: The commission as a commission has not. Whether employees of the commission have in research or for other purposes, I would have to inquire.

[*Interpretation*]

M. Turner (London-Est): Je vais vous poser une brève question au sujet de ce pont. La CCT est-elle d'avis que ce pont n'est pas dangereux?

M. Benson: Je ne peux faire de commentaire là-dessus parce que l'on vient de m'informer que cela fait partie de la cause en question.

M. Turner (London-Est): Merci, monsieur le président.

Le président: Je regrette, monsieur Turner.

Monsieur McCain.

M. McCain: Pourquoi la CCT est-elle concernée dans le paiement des subsides? Pourquoi cela ne relève-t-il pas du ministère des Transports?

M. Benson: A cause de la loi qui permet d'accorder ces subsides. C'est le Parlement du Canada qui décide du montant de ces subsides et l'administration de ces sommes en revient à la Commission canadienne des transports . . .

M. McCain: J'avais justement peur qu'il en soit ainsi.

M. Benson: En vertu des dispositions rigoureuses de cette loi.

M. McCain: Connaissez-vous le mode d'exploitation d'autres chemins de fer quelque part ailleurs dans le monde et avez-vous établi des comparaisons entre le service ferroviaire de l'étranger et le service canadien pour voir si l'on pourrait rendre plus efficace le mode d'opération des réseaux canadiens?

M. Benson: Oui. Certains membres de notre Commission ont visité d'autres chemins de fer à l'étranger afin d'y étudier des questions spécifiques ainsi que d'autres questions d'ordre plus général. Personnellement, j'ai étudié le transport des passagers en Angleterre et en France. Certains de mes fonctionnaires ont étudié la même question dans d'autres pays pour connaître la façon dont on exploitait le service ferroviaire aux passagers et ainsi que des livraisons de marchandises.

M. McCain: Avez-vous étudié la question assez en profondeur de sorte que vous soyiez en mesure d'établir les distinctions qui existent entre le mode d'opération de certains chemins de fer dans le monde qui appartiennent à des particuliers et qui sont rentables et d'autre part entre les chemins de fer publics qui perdent de l'argent? Pourriez-vous nous faire certaines recommandations à cet égard, d'après les connaissances que vous avez présentement en mains?

M. Benson: Les chemins de fer européens, ne sont pas entre les mains d'intérêts privés. C'est le gouvernement qui les possède et leur opération n'est pas rentable.

M. McCain: Alors, vous n'avez certainement pas étudié le mode d'opération de certains chemins de fer aux Etats-Unis qui sont rentables. J'admets qu'il y a des cas assez malheureux à cet endroit également.

M. Benson: Je ne m'en suis pas occupé personnellement.

M. McCain: La Commission l'a-t-elle fait?

M. Benson: La Commission en tant que telle ne l'a pas fait. Il faudrait que je fasse enquête pour savoir si des employés de la Commission se sont intéressés à cette question sous forme de travaux de recherche ou à d'autres fins.

[*Texte*]

Mr. McCain: Would this not be a very vital part of your operation as the controller of the Canadian railroad system to have knowledge of other systems and their efficiencies and their effectiveness to guide you in directing . . .

Mr. Benson: It certainly is.

Mr. McCain: Where do you expect to get this information?

Mr. Benson: Exactly which railroads have been looked at, I cannot inform you. I can get the information for you but I just do not have it. I can indicate what we recently have done to my knowledge.

Mr. McCain: Now, take a look at this report that you placed in front of us: how long has it taken on an average to unload a car of grain in Thunder Bay?

I will ask you for the figure, because I think I know what it is but you do not specifically say. Let us take a look at page eight. You have a total of 1,022 cars according to this on hand in Thunder Bay, presumably awaiting unloading. Is that the proper interpretation?

Mr. Menzies: That is right.

Mr. McCain: You are unloading some 300 cars a day at the moment.

Mr. Menzies: Which is exteremely low. As a matter of fact, it is at a low ebb in the movement through Thunder Bay because of the terminal elevator space now becoming restricted with the volume of grain in store. As some of these large terminals they are dumping at a very slow rate of speed.

They have to be selective because of their space problems. As I mentioned to Mr. McRae you hear figures being bandied about 80 and 90 million bushels being in store in Thunder Bay and again I repeat, I doubt very much, in fact I am certain that you cannot put 90 million bushels of grain into the elevators at Thunder Bay, if you had practical sense.

Mr. McCain: All right. You had coal moving through Roberts Bank: do you get 1,000 cars backed up there?

Mr. Menzies: Coal-moving through Roberts Bank? You are out of my domain a bit, sir. I am not too familiar with Roberts Bank although if you are making comparisons with the efficiency of Roberts Bank with their ability to unload trains while they are in motion, we have nothing like that in Canada to unload grain although last week I examined such a system in Houston, Texas.

Mr. McCain: If we can do it with coal, why can we not do it with grain? If we can do it with coal, why can we not add the same efficiencies to other aspect of transportation? Why is the Transportation Commission not putting the gears right to these guys get this stuff out of these cars and keep them moving?

[*Interprétation*]

M. McCain: Ne devriez-vous pas comme faisant partie essentielle de vos fonctions en tant que contrôleur des systèmes ferroviaires canadiens avoir connaissance d'autres systèmes ferroviaires de leur efficacité, pour que cela vous serve de guide dans la direction . . .

M. Benson: J'en ai certainement connaissance.

M. McCain: De qui comptez-vous obtenir ces renseignements?

M. Benson: Je ne puis vous dire exactement quels réseaux de chemins de fer ont fait l'objet d'une étude. Je pourrai vous obtenir ces renseignements mais présentement si je ne l'ai pas en mains. Je puis vous dire ce que nous avons fait récemment, à ma connaissance.

M. McCain: Eh bien, veuillez jeter un coup d'oeil sur le rapport que vous nous avez fait parvenir; en moyenne combien de temps faut-il pour décharger un wagon de céréales à Thunder Bay.

Je vais vous demander ces chiffres parce que moi-même je les connais, mais que par compte, vous n'en parlez pas précisément. Jetez un coup d'œil à la page 8. Vous nous donnez un total de 1,022 wagons qui sont disponibles à Thunder Bay, et qui présumément attendent d'être chargés. Est-ce exact?

M. Menzies: C'est exact.

M. McCain: Vous déchargez quelques 300 wagons par jour en ce moment.

M. Menzies: Ce qui est un chiffre extrêmement peu élevé de fait, ce chiffre de chargement à Thunder Bay est si peu élevé, à cause de l'espace actuel des élévateurs terminaux qui est beaucoup plus restreint compte tenu du volume des céréales enmagasinées. Dans certains de ces élévateurs les plus importants, le chargement se fait très lentement.

Ils doivent faire un choix à cause du manque d'espace. Comme je l'ai mentionné à M. McRae, on a entendu parler de 80 ou 90 millions de boisseaux enmagasinés à Thunder Bay, et je le répète encore une fois, je me demande vraiment, de fait, je suis certain qu'on ne peut enmagasiner 90 millions de boisseaux de céréales dans l'élévateur à Thunder Bay à moins de manquer de sens pratique.

M. McCain: Très bien. Pour ce qui est de la livraison de charbon par *Roberts Bank*, pouvez-vous entreposer à cet endroit 1,000 wagons?

M. Menzies: Je ne peux vous donner beaucoup de renseignements, monsieur, au sujet du charbon qui passe par *Roberts Bank*. Je ne connais pas très bien ce qui se passe à cet endroit, bien que si l'on doit faire des comparaisons entre l'efficacité de Roberts Bank qui peuvent décharger des trains tout en étant en mouvement, il n'y a rien de semblable au Canada pour le déchargement des céréales, bien que la semaine dernière, j'ai justement étudié un tel système à Houston, au Texas.

M. McCain: Si nous ne pouvons pas délivrer ainsi le charbon, pourquoi ne pouvons-nous pas se servir de ce moyen pour la livraison des céréales? Il est impossible de le faire dans le cas du charbon, pourquoi pas accorder le même genre d'efficacité à d'autres modes de transport? Pourquoi la Commission des transports ne peut-elle commander aux employés de décharger des céréales de ces wagons et de les maintenir en mouvement?

[*Text*]

Grain has been the symbolic item which has been discussed. It is typical to see cars lay for days without being unloaded and these are cars that cannot be utilized. Now what efficiencies can be injected into the system so that you do not have cars lying there for three days in Thunder Bay which should be moving grain?

Mr. Menzies: Concerning cars laying in Thunder Bay, sir, we have a co-ordinator in Thunder Bay who checks this every morning and for any car being held in Thunder Bay there is a reason for it being held. They are many and varied. If you want me to go into all the details of each car being held, it would take some considerable time.

Mr. McCain: I want to talk generalities, because in general very obviously you have a lot of cars tied up that ought to be rolling. We have developed a system for moving the coal and the cars are moving. What is the difference between the handling of grain and the handling of coal? You could not get 1,000 cars into Roberts Bank to sit there and wait.

Mr. Menzies: Sir, you are answering your own question. It is a matter of facilities being available. Roberts Bank is a very new and modern facility designed for automatic and unit train movement as opposed to elevators that were built in Thunder Bay at the turn of the century where men are still shovelling grain out of them. This is something that we have no control over. You would have to go to your pools and grain companies and ask them why they have not modernized their plants.

Mr. McCain: I want to make this very clear: I am using grain as a typical example where you have a 17-day turnaround, by CNR statistics, for the movement of cars on a 400-mile one-way journey or an 800-mile return journey. It has taken them 17 days to turn those cars around for reloading in the potato industry.

Is there no way that the CTC can be the instrument to inspire efficiency in the railroad in grain handling, in vegetable handling, in freight handling in this country?

• 1115

Mr. Benson: Some.

Mr. McCain: We may have plenty of cars. Maybe we do not need those 4,000 cars if we had them moving.

Mr. Benson: To make a general comment—and I think it applies to grain, it applies to other products—often the facilities at the end which are not owned by the railroads are not modern facilities and we have no power to tell people to change their facilities.

Mr. McCain: Why do you not make a speech at the Canadian Club to tell them that so Canada will know where the hell we are at? Why do you not tell us in this Committee that the transportation system cannot function

[*Interpretation*]

Les céréales représentent le produit symbolique dont on a discuté beaucoup et cela est typique du réseau de transport canadien. Il est habituel de constater que des wagons qui sont mis à l'écart sans être chargés, ainsi que d'autres wagons qui ne sont même pas utilisés. Par ailleurs, comment pourrait-on rendre plus efficace le système ferroviaire de sorte qu'il n'y ait pas de wagon qui reste à rien faire pour trois jours à Thunder Bay, et qui devrait au lieu transporter des céréales?

M. Menzies: Au sujet des wagons qui restent à rien faire à Thunder Bay, monsieur, je dirais que nous avons un coordinateur à Thunder Bay qui vérifie ce genre de chose chaque matin et que pour tout wagon qui est relégué à Thunder Bay, il y a une raison pour se faire. Ces raisons sont multiples et variées. Si vous voulez que j'entre dans tous les détails de chaque wagon mis au rencart, cela pourrait prendre beaucoup de temps.

M. McCain: J'aimerais parler de généralités car en général, il est évident que vous avez un grand nombre de wagons qui sont mis de côté et qui, au contraire, devraient rouler. Nous avons mis sur pied un système pour le déplacement du charbon, et de fait, les wagons, sont en mouvement. Quelle est la différence entre la manutention des céréales et la manutention du charbon? Vous ne pourriez obtenir 1,000 wagons à Roberts Bank qui s'arrêteraient là en attendant de rouler à nouveau.

M. Menzies: Vous répondez là, monsieur, à votre propre question. Il s'agit ici des installations disponibles. Roberts Bank est une installation très neuve et très moderne destinée au mouvement automatique par opposition aux élévateurs qui ont été construits à Thunder Bay au début du siècle, où des proposés déchargent toujours les céréales à la pelle. Le genre de chose sur laquelle nous pouvons exercer aucun contrôle. Il faudrait vous adresser aux sociétés céréaliaires, et leur demander pourquoi ils n'ont pas modernisé leurs usines.

M. McCain: J'aimerais que les choses soient claires. Je me suis servi des céréales comme exemple typique où d'après certaines statistiques des chemins de fer du CN, il y a un roulement de 17 jours dans le déplacement des wagons sur une distance de 400 milles à l'aller et de 800 milles aller-retour. Il leur en fallu 17 jours pour remettre ces wagons en mouvement afin de faire le déchargement de pommes de terre.

N'y a-t-il aucun moyen pour que la Société puisse inspirer et rendre plus efficace le chargement des céréales par wagon ferroviaire ainsi que celui des légumes et des marchandises en général dans notre pays?

M. Benson: Dans certain cas oui.

M. McCain: Il se peut que nous ayons une abondance de wagons. Peut-être n'avons-nous pas besoin de ces 4,000 wagons si nous pouvions faire en sorte qu'ils roulent.

M. Benson: A titre de commentaire général—et cela s'applique tant aux céréales qu'à d'autres produits—assez souvent les installations qui ne sont pas la propriété des chemins de fer sont très peu modernes et nous n'avons aucun pouvoir de commander à ces personnes d'y apporter des modernisations.

M. McCain: Pourquoi ne faites-vous pas un discours au Club canadien pour leur dire ce genre de choses de sorte que les Canadiens puissent connaître quelle est la situation réelle? Pourquoi ne dites-vous pas aux membres de notre

[*Texte*]

on grain because facility A is incompetent? It is a bottleneck.

Mr. Benson: Well, you know the . . .

Mr. McCain: We are not kids here, we are willing to learn.

Mr. Benson: Mr. Menzies has indicated that you could handle more grain if you had more modern equipment at the end of the line, the terminals.

Mr. Menzies: That is precisely why they put the co-ordinators in those two major ports in the first instance, to reduce the car delays in those terminals. I can assure you, sir, the figures speak for themselves. There were instances of cars lying around three months in Thunder Bay and I doubt very much if you will find any such instances today. The average has been dropped from 10- and 12-day turn-around to 5- and 6-day turnaround.

Mr. McCain: You have three days in Thunder Bay now and you are getting a little bit more than half, you are getting 70 per cent of the unloading that you require in Vancouver today. And compared to Robert's Bank you are getting about 10 per cent efficiency at Thunder Bay.

Mr. Menzies: I do not think there is any delay in unloading cars at Vancouver as such.

Mr. McCain: Average car unloading rate for the past five weeks: 500 cars; must go to 700.

Mr. Menzies: That is right. This is bringing grain in from the country elevator system, which is also explained with regard to the snow conditions now being faced in the collecting system, which is delaying the input of cars into Vancouver. In the operation in the Port of Vancouver there is no delay in moving grain through once the car arrives at that point.

The Chairman: Just on that point, Mr. Menzies, in the document tabled this morning. You have 880 cars at Vancouver on hand loading.

Mr. Menzies: The cars arriving at Coquitlam and Port Mann through the Port of Vancouver have to move through the terminal yard, be placed at the terminal elevators where they are then unloaded and move out. Incidentally, I would say the ratio used to be three to one; we have been successful in reducing that to about two to one. In other words, you have to have some cars moving in the flow, being switched and handled. So this accounts, Mr. Chairman, for . . .

The Chairman: You have 880 loads there now.

Mr. Menzies: That is right.

The Chairman: You have 880 loads there now, you are only unloading 500 and you need 700 unloaded. I am just reading your figures.

Mr. Menzies: That is right. You cannot unload every car that is in a large complex like Vancouver.

[*Interprétation*]

Comité que le réseau de transport ne peut fonctionner dans le domaine des céréales à cause du manque de compétence d'une installation donnée? Il s'agit là d'un engorgement.

M. Benson: Eh bien vous savez que . . .

M. McCain: Nous ne sommes pas des enfants ici et nous désirons savoir ce qui en est.

M. Benson: M. Menzies a expliqué justement qu'on pourrait manutentionner plus de céréales si l'équipement au bout de la ligne, c'est-à-dire dans les terminaux était plus moderne.

M. Menzies: Voilà précisément pourquoi ils ont nommé des coordinateurs dans ces deux ports importants afin de diminuer le retard des wagons dans ces terminaux. Je puis vous assurer, monsieur, que les chiffres parlent par eux-mêmes. Il y a des cas où des wagons sont laissés là durant trois mois à Thunder Bay et je me demande si vous aurez à l'heure actuelle d'autres cas du même genre. La moyenne a diminué d'un aller-retour de 10 à 12 jours à un aller-retour de 5 à 6 jours.

M. McCain: La période d'attente à Thunder Bay à l'heure actuelle est de 3 jours il en obtient ainsi un peu plus de la moitié c'est-à-dire 70 p. 100 du déchargement qui se fait à l'heure actuelle à Vancouver. Comparer à *Robert's Bank* il s'agit d'une efficacité de 10 p. 100 à Thunder Bay.

M. Menzies: Je ne crois pas qu'il y a quelque délai dans le déchargement des wagons à Vancouver comme tel.

M. McCain: Durant les 5 dernières semaines le taux moyen de déchargement d'un wagon s'élevait à 500; il faudrait parvenir à en décharger 700.

M. Menzies: C'est exact. Il s'agit alors de déplacer les céréales en nous servant du système d'élévateurs établit ici au pays ce qui s'explique par ailleurs à la situation de l'enneigement qui existe à l'heure actuelle et qui retarde la livraison des wagons jusque vers Vancouver. Lorsque ces céréales arrivent au port de Vancouver il n'y a aucun délai dans le déchargement de céréales.

Le président: Justement à ce sujet, monsieur Menzies, dans le document que vous avez déposé ce matin on constate qu'il y a 800 wagons à Vancouver dont le déchargement se fait manuellement.

M. Menzies: Les wagons qui arrivent à Coquitlam et à Port Mann en passant par le port de Vancouver doivent arriver aux élévateurs terminaux où ils sont déchargés pour ensuite reprendre la route à l'extérieur. Incidemment à mon avis le rapport qui déjà était de 3 pour 1 est maintenant réduit à 2 pour 1. En d'autres mots, il faut que certains wagons puissent rouler être accrochés à d'autres pour ensuite être manutentionnés. Par conséquent cela représente monsieur le président . . .

Le président: A l'heure actuelle vous avez à cet endroit 880 chargements.

M. Menzies: C'est exact.

Le président: Vous avez donc à l'heure actuelle 880 chargements, vous ne déchargez que 500 d'entre eux et il vous faut 700 wagons qui soient déchargés je m'en tiens justement aux chiffres que vous nous avez donnés.

M. Menzies: C'est exact. On ne peut décharger tous les wagons qui fassent partis d'un complexe aussi important que celui de Vancouver.

[*Text*]

Mr. Benson: What he is saying is you need more input.

Mr. McCain: I am not asking you to pass the buck. I think the facts as they are should be related to the people of Canada to know where we are at and where these bottlenecks are. I still submit you may not need 4,000 cars if you can unload those you have. Building 4,000 additional cars may by no means be the answer if we can improve the efficiency of the use of the cars we now have. We may just have a bigger bottleneck than we have now with more parked vehicles.

I would like to get into another little aspect of the railroad structure.

The chairman: Make it brief.

Mr. McCain: There is a conflict, as far as I am concerned, between the Canadian railroads as truckers and the Canadian railroads as freight carriers on the rails. It is a very, very serious conflict.

If I were to ask the railroad to move a piggyback for me they would give me one rate, and it would be plenty high. If, on the other hand, I asked them to supply a piggyback for a particular service from Smith Transport, it might be only half of what they would charge to move my thing. Why? Why have you allowed the railroads to discriminate against private piggyback owners in the rate structure?

Mr. Benson: Perhaps I could ask Mr. Hanley who is an expert on rates to comment on this particular aspect for you.

• 1120

Mr. Hanley: I think in this problem you have to distinguish between the trucking operation of a railway company that is within the railway company and a subsidiary like Smith Transport being a subsidiary of CPR.

The Railway Act requires that the charges to Smith Transport by CP Rail be precisely the same as the charges to any non-railway owned trucker.

Mr. McCain: Have you investigated this to see that they are doing that?

Mr. Hanley: It is in the tariffs.

Mr. McCain: It is not working.

Mr. Hanley: We have not received any complaints about it. Are you saying that the railways are violating the filed tariffs and are charging something different to Smith Transport than they are charging to some independent trucker?

Mr. McCain: Oh, God forbid the angelic group doing such a thing as that, but by some hook or crook it seems to cost you more to move yours than it would cost you to move one of theirs.

Mr. Hanley: Could you give us some specific example? I would be glad to look into it.

[*Interpretation*]

M. Benson: Ce que vient de dire mon collègue c'est que nous avons besoin de plus de wagons.

M. McCain: Je ne vous demande pas qui est en faute. A mon avis les faits tels qu'ils sont devraient être donnés au peuple canadien pour que l'on sache où nous en sommes à l'heure actuelle et où ce font ces engorgements. A mon avis on n'aurait pas besoin de 4,000 wagons si l'on pouvait décharger à temps ceux qui sont là déjà. Le fait de construire 4,000 wagons de plus ne pourrait être la réponse si par ailleurs nous pouvons améliorer l'efficacité de l'usage que l'on fait de ces wagons à l'heure actuelle. Il se peut qu'il y ait un engorgement plus grave que celui que l'on connaît maintenant si l'on décide de stationner certains véhicules.

J'aimerais en venir à un autre aspect de la structure des chemins de fer.

Le président: Soyez bref.

M. McCain: En autant que je sache il y a un conflit entre les chemins de fer canadiens qui font du camionnage et les chemins de fer canadiens qui se servent des voies ferroviaires pour le déplacement des marchandises. C'est là un conflit qui est très très grave.

Si je devais demander aux chemins de fer de faire rouler pour moi un wagon rail-route on me donnerait un taux qui serait très élevé. Si d'autre part je leur demandais de me fournir un wagon rail-route pour un service particulier par l'entremise de la société *Smith Transport* il m'en coûterait peut-être seulement la moitié. Pourquoi? Pourquoi avez-vous permis aux chemins de fer de discriminer les propriétaires de wagons rail-route compte tenu de la structure des taux?

M. Benson: Je pourrais peut-être demander à M. Hanley, qui est un expert dans le domaine des taux de vous faire ses commentaires sur cet aspect particulier.

M. Hanley: Je pense que là, il faut distinguer entre les opérations routières d'une compagnie de chemins de fer, à l'intérieur même de la compagnie, et une société comme *Smith Transport*, affiliée à CP.

La Loi sur les chemins de fer exige que les charges imposées par CP à *Smith Transport* soient exactement les mêmes que celles imposées à un transporteur ne dépendant pas des chemins de fer.

M. McCain: Avez-vous vérifié si on s'y conforme?

M. Hanley: Cela se trouve dans les tarifs.

M. McCain: Ça ne marche pas.

M. Hanley: Nous n'avons reçu aucune plainte à ce sujet. Prétendez-vous que les chemins de fer ne se conforment pas aux tarifs affichés et chargent à *Smith Transport* un prix différent de celui pratiqué pour des camionneurs indépendants?

M. McCain: Mon Dieu, une société aussi honnête ne ferait pas cela, mais il semble que les transports confiés à cette compagnie reviennent plus chers que les autres.

M. Hanley: Pouvez-vous donner un exemple précis? Nous nous ferions un plaisir de le vérifier.

[*Texte*]

Mr. McCain: I think we can.

Mr. Benson: If there is a specific complaint of this kind, that the railways are violating a tariff, we will be glad to look into it. That is our job.

The Chairman: Mr. McCain, I think you have made your point. Your time has expired. I would like to wrap up the Committee, but I have four questioners for the second round. If the Committee is agreeable, I will allow each one of them to ask one question and then perhaps we would be through with the CTC. Mr. Stewart, Mr. Benjamin, Mr. McRae and Mr. Hollands. If the Committee is agreed, one good question from each of you.

Mr. Blenkarn: No, Mr. Chairman. We may not need Mr. Benson back but perhaps we do but I think we certainly should hear from the CPR because there is an indication in the figures filed that the CPR is not fulfilling its requirement to move grain to Thunder Bay.

The Chairman: Mr. Blenkarn, I do not disagree with you. What I wanted to do was get into a position where we may well be able to wrap up with the CTC today. I just have four questioners for the second round. I think if they analysed their questions and picked one good one, their best one, and got it over with, we could then deal with the CPR. I am not suggesting that Vote 70 carry yet, Mr. Blenkarn.

Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Marquette): I would like to direct a question to Mr. Benson. Just last week the Minister responsible for the Canadian Wheat Board, the Honourable Otto Lang, was speaking in Estevan, Saskatchewan, and he stated that because of snow conditions and the shortage of grain at the terminals, 1,000 grain delivery points were going to be taken temporarily out of service in Western Canada. At this point, would you not know what compensation farmers will receive to truck this grain longer distances?

Mr. Benson: We really have no control over this. With the block system, the Canadian Wheat Board and the railroads have agreed to close down certain areas until circulations are better. I indicated into the record the other day the number of these lines that were closed down. We have nothing to do with compensation to people for hauling wheat.

Mr. Stewart (Marquette): You did not let me finish my question before you started to answer.

Mr. Benson: Oh, I am sorry,

Mr. Stewart (Marquette): As I said, they were closed down because of snow conditions and there are two points to my question that I want explained. Number one, does the CTC feel that the railways make a sincere effort on snow removal? We hear this argument every year, because of snow conditions they are going to have to close certain lines, and I think the railways are just doing a snow job on the Canadian public on this. Does the CTC feel they make a sincere effort! Also, what guarantee have Western farmers that this policy is just temporary, the closure of these 1,000 delivery points?

[*Interprétation*]

M. McCain: Je pense que oui.

M. Benson: Si l'on se plaint, précisément, que les chemins de fer ne se conforment pas à un tarif, nous étudierons immédiatement la situation. C'est notre travail.

Le président: Monsieur McCain, vous avez dit ce qui vous importait. Votre temps de parole est expiré. J'aimerais lever la séance, mais j'ai quatre noms sur la liste de la deuxième série de questions. Si le Comité est d'accord, je vais autoriser chacun à poser une question, puis nous en aurons sans doute fini de la CCT. M. Stewart, M. Benjamin, M. McRae et M. Hollands. Si le Comité est d'accord, chacun va poser une question.

M. Blenkarn: Non, monsieur le président. Il se peut que M. Benson n'ait pas besoin de revenir, mais je pense que nous devrions entendre les témoins du CP, parce que les chiffres qu'on nous a donnés semblent indiquer que cette compagnie ne tient pas son engagement de transporter des céréales à Thunder Bay.

Le président: Monsieur Blenkarn, je suis d'accord avec vous. Tout ce que je veux, c'est d'essayer d'en terminer aujourd'hui avec le témoignage de la Commission des Transports. Je n'ai que quatre noms pour la deuxième série de questions. Si chacun étudiait ses questions et n'en choisissait qu'une la meilleure, et la posait, nous pourrions passer au CP. Je ne propose pas que le crédit 70 soit adopté, monsieur Blenkarn.

Monsieur Stewart.

M. Stewart (Marquette): J'aimerais poser une question à M. Benson. La semaine dernière, lors d'un discours qu'il a prononcé à Estevan en Saskatchewan, le ministre responsable de la Commission canadienne du blé, l'honorable Otto Lang, a déclaré qu'en raison de la neige et de la pénurie de céréales en bout de ligne, 1,000 stations de livraison de céréales vont être mises temporairement hors service dans l'Ouest du Canada. Pourriez-vous dire dans quelle mesure les agriculteurs vont être compensés pour le transport de leurs céréales sur une longue distance?

M. Benson: Nous n'avons pas vraiment de moyens d'intervention. Étant donné le sectionnement des voies, la Commission canadienne du blé et les compagnies de chemins de fer ont décidé de fermer certains postes jusqu'à ce que la circulation soit plus fluide. J'ai indiqué l'autre jour plusieurs des lignes qui sont fermées. Nous ne sommes pas responsables de la compensation accordée aux agriculteurs pour le transport de leur blé.

M. Stewart (Marquette): Vous ne m'avez pas laissé finir ma question avant de commencer à répondre.

M. Benson: Je suis désolé.

M. Stewart (Marquette): Comme je l'ai dit, ces stations ont été fermées en raison de la neige, et ma question se décompose en deux parties. D'abord, la CCT pense-t-elle que les chemins de fer font tout ce qu'il faut pour enlever la neige? On nous présente cet argument chaque année, qu'en raison de la neige, certaines lignes vont devoir être fermées, et j'ai l'impression que les compagnies trompent le public à cet égard. La Commission pense-t-elle qu'elles font un effort sincère? Aussi, quelle garantie les agriculteurs de l'Ouest ont-ils que la fermeture de ces 1,000 points de livraison est temporaire?

[*Text*]

Mr. Benson: First of all, with respect to snow removal, I am not watching every place that they are clearing snow. Particular instances were brought to my attention where they might have been slowing down the haulage of grain generally because they were taking main line equipment trying to get through to a few cars but, generally speaking, I can get a report as to what our opinion was with regard to the adequacy of snow removal from our engineering people. I would be glad to get that for you.

• 1125

The second one—the guarantee is an agreement between the Wheat Board and railroads for a temporary closedown of these points. I assume they will be reopened as soon as the snow conditions allow them to be reopened. The grain is there; it has to be hauled out. If there are any disputes as to when a particular line should be opened, they are to come to the CTC to resolve the particular business.

Mr. Stewart (Marquette): Mr. Chairman, just on a point of clarification.

On page 8, in the report tabled this morning, it says on the first line:

> The current stock level in the terminal elevators at Thunder Bay is 66 million bushels of all grains.

How much of this is screenings? If this includes screenings, these figures here are just pie-in-the-sky.

Mr. Menzies: I am not sure of the actual number of tons of screenings that would be there. I could get that for you, sir.

Mr. Benson: Supposing we undertake to get the information . . .

Mr. Menzies: I do not have it with me.

Mr. Stewart (Marquette): You will get it for the Committee, then?

Mr. Benson: Yes. I will write you a letter and indicate it to you.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin, one question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I refer to what Mr. Stewart raised about these branch lines and shipping points that have been closed down? This is going to be the damnedest debacle we have had. It is going to increase the problem because road bans are going on, starting probably this week, and some of these branch lines have been abandoned as far back as Christmas.

The Commission should take a look at some of these branch lines to see how they have grown up with weeds. Snow fences have been removed or not kept repaired. There are no maintenance-of-way crews on these branch lines; you do not see a maintenance-of-way crew for weeks on end. All they do is drive up and down the highway and open the railway crossing on a municipal road. I know, from my own experience, that when you hit heavy snow conditions, a given rail line can be closed for "x" number of days, or a week or two but, they have, in effect, been abandoned.

[*Interpretation*]

M. Benson: D'abord, pour ce qui est de l'enlèvement de la neige, je ne surveille pas tous les endroits où la neige est enlevée. On a porté à mon attention quelques exemples où le transport des céréales a pu être ralenti parce qu'on s'est servi de l'équipement destiné aux lignes principales pour dégager quelques wagons, mais, de façon générale, je peux obtenir de nos spécialistes une évaluation de l'efficacité de l'enlèvement de la neige. Je me ferai un plaisir de m'en fournir un . . .

Deuxième question: cette garantie consiste en un accord conclu entre la Commission du blé et les compagnies de chemins de fer pour la fermeture temporaire de ces postes. J'imagine qu'ils vont être ouverts à nouveau dès que les conditions d'enneigement le permettront. Les céréales sont là et doivent être transportées. S'il y a des discussions sur le moment où une ligne donnée doit être ouverte, il faut s'adresser à la Commission pour résoudre le problème.

M. Stewart (Marquette): Monsieur le président une simple précision.

A la page 8 du rapport déposé ce matin, on peut lire à la première ligne:

> Actuellement, dans les silos de tête de ligne de Thunder Bay, il y a, pour toutes les céréales, des réserves de 66 millions de boisseaux.

Quelle proportion de ces céréales est triée? Si ces chiffres incluent le triage, ils n'ont pas de sens.

M. Menzies: Je ne suis pas sûr du nombre exact de tonnes triées, mais je peux vous l'obtenir.

M. Benson: Si vous cherchiez ce renseignement . . .

M. Menzies: Je ne l'ai pas avec moi.

M. Stewart (Marquette): Dans ce cas, pouvez-vous nous l'obtenir?

M. Benson: Oui. Je vous écrirai une lettre pour vous l'indiquer.

M. Stewart (Marquette): Merci.

Le président: Monsieur Benjamin, une question.

M. Benjamin: Monsieur le président, je parlerai de la question qu'a soulevée M. Stewart sur les lignes secondaires et les postes d'expédition qui ont été fermés. Il va s'agir de la plus grosse débâcle que nous ayons connue. Cela va grossir le problème, parce que des restrictions routières vont être imposées, sans doute à partir de cette semaine, et que certaines de ces lignes secondaires sont abandonnées depuis Noël.

La Commission devrait vérifier que certaines de ces lignes secondaires ont été laissées à l'abandon. Les paraneiges ont été enlevés ou n'ont pas été réparés. Il n'y a pas d'équipe d'entretien sur ces lignes; on n'en voit pas pendant des semaines. Tout ce qu'elles font, c'est parcourir la route et ouvrir les passages à niveau situés sur les routes municipales. Je sais d'après ma propre expérience qu'en cas d'enneigement sévère, une voie de chemins de fer donnée peut être fermée pendant tant de jours, une semaine ou deux, mais en fait, celles-ci sont abandonnées.

[*Texte*]

Did the railways notify the Commission that there were going to be some branch lines on which they would not be running trains for the next number of weeks? Did the CTC give them that permission? Is the CTC taking any responsibility to require the railways to do more maintenance so that when we do have heavy snow conditions, lines will not close as quickly because of the snow and will be more easily cleared.

Mr. Benson: Regarding the first part of the question, the agreement was between the Wheat Board and the railroads, that in the interest of moving more wheat faster, they would close down these particular lines until the snow conditions were somewhat better.

Regarding the second question, we have raised in a general way in our report the question of rail maintenance. I will look specifically into the question you raised about branch lines.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, could the Commission provide this Committee with a list of the number of trains that have gone over the subdivisions on the three prairie provinces from Christmas until now?

Mr. Benson: We can try to get that information from the railroads. We just do not have it right now.

Mr. Benjamin: I realize it will take a week or two to get it, but we are not going to go through this another winter. Surely to goodness we should know the lines on which they have stopped running trains, and how long ago. We should also know why some lines are not going to be reopened until the middle of June. The breakup will have long since passed. I suspect, because of the deplorable condition of the track and the roadbed, they will not even be able to work on them on a five-mile-an-hour slow order.

Mr. Benson: All right. I will try to get that information for you.

The Chairman: Fine. Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I will take a very different line of reasoning dealing with intermodal costs, both in terms of dollars and in terms of energy use. This latter part is something that has been introduced. We could always talk about intermodal costs in terms of dollars per years but now we have to consider it in terms of energy use—which also can be translated in dollars.

I am having difficulty in finding good information. There is some from Purdy and Lessard, and so on, but what is the user cost for rail, in dollars, as opposed to a subsidy?

• 1130

Mr. Benson: If you take railways—and I am trying to recall some figures—we have had a study on this particular matter of over-all costs and I think the railways paid something like 80 per cent of their total cost. I may be wrong on these figures as I am recalling them from a study we did, but Mr. Cooper might be better able to answer specifically: he is from our research department.

[*Interprétation*]

Les compagnies de chemins de fer ont-elles averti la Commission que, pendant quelques semaines, elles n'allaient pas exploiter certaines lignes secondaires? La Commission leur en a-t-elle donné la permission? Est-elle tenue d'exiger des compagnies de chemins de fer qu'elle améliore leur entretien afin que, en cas de fort enneigement, ces lignes ne ferment pas aussi rapidement et soient dégagées plus facilement.

M. Benson: En ce qui concerne la première partie de la question, il a été convenu entre la Commission du blé et la compagnie de chemins de fer que, pour qu'une plus grande quantité de blé soit transportée plus rapidement, ces voies particulières seraient fermées jusqu'à ce que les conditions s'améliorent.

Pour ce qui est de la deuxième question, nous avons soulevé de manière générale dans notre rapport la question de l'entretien des voies. Je vais étudier en particulier la question que vous avez soulevée pour les lignes secondaires.

M. Benjamin: Monsieur le président, la Commission pourrait-elle fournir au Comité une liste indiquant le nombre de trains ayant emprunté les subdivisions des trois provinces des Prairies, de Noël à maintenant?

M. Benson: Nous pouvons demander ces renseignements aux compagnies de chemins de fer. Nous ne les avons pas nous-mêmes.

M. Benjamin: Je sais qu'il faudra une semaine ou deux pour les obtenir, mais nous n'allons pas tolérer ça un autre hiver. Nous devrions quand même être en mesure de connaître les voies qui ont été désaffectées, et pendant combien de temps. Nous devrions également savoir pourquoi certaines voies ne seront pas remises en service avant la mi-juin. L'interruption de service sera terminée depuis longtemps. J'imagine qu'en raison des conditions déplorables des voies et du ballastre, on ne pourra même pas y rouler à 5 milles à l'heure.

M. Benson: Très bien, je vais essayer de vous obtenir ces renseignements.

Le président: Très bien. Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, je vais changer de sujet pour parler des frais en fonction des facteurs, en termes de dollars et d'utilisation de l'énergie. Cette dernière partie a déjà été discutée. Nous pourrions toujours parler de ces frais en termes de dollars par année, mais nous devons maintenant les considérer en termes d'utilisation de l'énergie, ce qui peut également se traduire en dollars.

J'ai du mal à trouver de bons renseignements. On peut en chercher chez *Purdy and Lessard*, mais à combien revient le transport par chemins de fer en dollars par opposition aux subventions?

M. Benson: Si l'on prend les chemins de fer—j'essaie de me souvenir de certains chiffres— nous avons réalisé une étude sur les frais globaux et je pense que les chemins de fer ont payé aux alentours de 80 p. 100 du total de leurs frais. Les chiffres ne sont peut-être pas exact, puisque je tente de m'en souvenir d'après une étude que nous avons faite, mais M. Cooper pourra vous répondre d'une manière plus précise: il fait partie de notre service de recherche.

[*Text*]

I remember seeing a report: it was around 80 per cent, Mr. Cooper, was it not?

Mr. Cooper: I am sorry, Mr. Benson, but I am not sure of the question.

Mr. McRae: The question is: what percentage of the over-all cost of operating railways in Canada is borne by the user as opposed to the state: as opposed to subsidies and so on?

Mr. Cooper: You are talking about the user charges?

Mr. McRae: Yes. Perhaps we can deal with the dollar cost at this particular point. If the Chairman gives me a minute, then I will try to do the energy thing, too, as I want to get both. Just as a percentage of the total cost; have you a figure for this?

Mr. K. W. Studnicki-Gizbert (Executive Director, Economics and Social Analysis Branch): Yes. Roughly speaking, it is 80 per cent. But, you see, we have this report released to the public and I would be extremely happy to write to you . . .

Mr. Benson: It compares rail and air and road and water; but there are certain assumptions in all of the conclusions reached. So if you say rail is 80 per cent, it has to be based on certain assumptions that are in the report; if you say road is about 80 per cent, it is also based on assumptions; if you say air is 20 per cent, it is based on the assumptions.

Mr. McRae: Is the report available?

Mr. Benson: Oh, yes. It is published and we will send you a copy.

Mr. McRae: I would appreciate that. But there is one point that I am worried about.

I have seen some cost figures along this line and the trucking ones bother me because all of them that I know of are based on an assumption of ton-miles which I think is an inadequate assumption. When I put 30 cars at two tons each on the road, that will not do nearly as much damage as one 60-ton truck, for which you have to build your road in a much different way. The costs are much greater for that 60-ton truck and it cannot be put on a ton-mile.

Have you done this kind of study where you actually take the extra cost of building a road because you put a 60-ton truck on it, which would not be there if you only put a two-ton or a three-ton car on it?

Mr. Studnicki-Gizbert: The answer is, tha rail-user cost study has taken this into consideration. They are called incremental costs. But we still have some problems of interpretation.

Let me put it this way. In order to prevent frost damage, you have to build a big sub-base. Once you put a big sub-base in, it can take a heavier truck. So there is the problem of how much you need to keep a road from breaking up, and how much you need ot carry heavy traffic. However, this study is available and I would be extremely happy to . . .

[*Interpretation*]

Je me souviens d'un rapport il indiquait environ 80 p. 100, n'est-ce pas, monsieur Cooper?

M. Cooper: Je suis désolé, monsieur Benson, mais je n'ai pas bien compris la question.

M. McRae: La question est la suivante: quel pourcentage du coût global d'exploitation des chemins de fer au Canada est payé par l'utilisateur par opposition à l'État, aux subventions, et ainsi de suite?

M. Cooper: Parlez-vous des frais des utilisateurs?

M. McRae: Oui. Nous pourrions peut-être donner le chiffre en dollars. Si le président peut m'accorder quelques instants; je parlerai également de l'aspect énergitique; je veux traiter les deux aspects. Pourriez-vous donner ce chiffre en pourcentage du total des frais?

M. K. W. Studnicki-Gizbert (directeur de l'économie et de l'analyse sociale): Oui, c'est à peu près 80 p. 100. Mais nous avons ce rapport qui a été rendu public et je me ferai un plaisir de vous écrire.

M. Benson: On y compare le transport par rail, par air, par route et par eau, mais les conclusions qu'on y tire sont fondées sur certaines hypothèses. Donc, si on dit qu'il s'agit de 80 p. 100 pour les chemins de fer, il faut fonder ce chiffre sur certaines hypothèses qui se trouvent dans le rapport; si l'on dit 80 p. 100 pour la route, c'est la même chose, si l'on dit 20 p. 100 pour la voie aérienne, encore la même chose.

M. McRae: Ce rapport est-il disponible?

M. Benson: Bien sûr. Il est publié et nous vous en enverrons un exemplaire.

M. McRae: Cela m'arrangerait mais il y a une question qui m'intéresse.

J'ai vu certains chiffres à cet égard et celui qui concerne le camionnage ne me plaît pas, parce que je sais qu'ils sont tous fondés sur le nombre de tonnes par mille, ce qui est un mauvais point de départ. Si on fait rouler 30 wagons de 2 tonnes chacun, ils ne feront pas autant de dommage qu'un camion de 60 tonnes, pour lequel il faut construire une route fout à fait différente. Les frais sont beaucoup plus importants pour les camions de 60 tonnes et ne peuvent être calculés en tonnes par mille.

Avez-vous réalisé des études en tenant compte des frais supplémentaires que représente la construction d'une route parce qu'on y fait passer des camions de 60 tonnes, qui n'existeraient pas si on y faisait rouler des wagons de 2 ou 3 tonnes?

M. Studnicki-Gizbert: L'étude des frais pour les utilisateurs des chemins de fer a tenu compte de ces facteurs, qui sont les frais d'accroissement. Mais nous avons encore des problèmes d'interprétation.

Je vais m'exprimer autrement. Pour éviter les dommages causés par le gel, il faut faire des fondations importantes. Une fois les fondations en place, elles peuvent supporter des camions plus lourds. Il faut donc connaître d'une part les conditions pour qu'une route ne défonce pas, et de l'autre les conditions de transport d'un matériel lourd. Cependant, cette étude est disponible et nous nous ferons un plaisir de . . .

[*Texte*]

Mr. Benson: We should make sure that every member of the Committee has a copy of it.

Mr. McRae: Yes. I think it is an important study of this particular thing because it seems to me, as you mentioned earlier, that we have to move to consider other modes more intelligently than we have. It also seems to me that there are hidden subsidies here and there that people are not aware of.

Going on to the energy side of the thing, I take it that, on a per ton-mile, rail is about 10 times as efficient as any other mode. Is that correct? Or what would be the relationship?

Mr. Benson: I will turn this over to our research people.

Mr. McRae: Not a passenger mile but a transport ton-mile—a road ton-mile.

• 1140

Mr. Studnicki-Gizbert: Mr. McRae, here again, things are slightly more complicated. In terms of fuel efficiency, there have been some studies made recently and I will try to provide them to you and to other members of this Committee.

What I would like to stress is the problem of assumptions. A ton-mile is just an approximation and if you need something in a hurry, it has a different value to you. You can save storage space here. It is much more complicated than it sounds, but we will try to get the information.

Mr. McRae: I would appreciate the information, and I am sure the whole Committee would, on both those aspects, the user cost and the energy use. Thank you.

Mr. Hollands: Mr. Benson, the fertilizer people in my constituency tell me their production this last year has been curtailed because of lack of cars to bring in phosphorus rock from British Columbia as well as cars to export the products out of the plants. They also say the hopper cars are not satisfactory to bring in phosphorus rock because they create quite a problem with unloading, it costs more money, and so forth. I was wondering whether you had made any recommendation to the government concerning the new hopper cars that they are ordering, so that possibly they could be designed to haul phosphorus rock as well as grain?

Mr. Benson: We have not been asked for recommendations. I would be pleased to pass on to the Minister of Transport what you have just indicated. As I recall, to the best of my knowledge at least, they have not come to us asking about the design of the cars.

Mr. Hollands: When we are talking about shortages and insufficient cars we should be looking at better utilization of cars.

Mr. Benson: Yes. This points up the point I was raising earlier, that it is not only in grain movement that there has been a shortage of cars in the past year.

[*Interprétation*]

M. Benson: Nous allons faire en sorte que chaque membre du Comité en obtienne un exemplaire.

M. McRae: Oui, je pense que cette étude est importante, parce que, comme vous l'avez dit tout à l'heure, nous devons envisager d'autres moyens de transport de façon plus intelligente que jusqu'ici. Il me semble également qu'il y a ici et là des subventions secrètes dont les gens n'ont pas conscience.

Pour parler de l'aspect énergitique de la question, je pense qu'en tonnes-mille les chemins de fer sont environ 10 fois plus efficaces que tout autre moyen de transport, n'est-ce pas? Ou mon chiffre est-il faux?

M. Benson: Je vais m'adresser à nos chercheurs.

M. McRae: Pas les passagers par mille, mais les tonnes de marchandise par mille.

M. Studnicki-Gizbert: Monsieur McRae, encore une fois, les choses sont plus compliquées que cela. On a réalisé récemment quelques études sur l'efficacité en terme du carburant employé, et je vais essayer de vous les procurer ainsi qu'aux autres membres du Comité.

Je me permets d'insister sur le problème des hypothèses. Les tonnes-mille ne représentent qu'une approximation, et si l'on a besoin de quelque chose rapidement, elles prennent une valeur différente. On peut économiser de l'espace de rangement. C'est beaucoup plus compliqué que ça en a l'air, mais nous essaierons de vous obtenir ces renseignements.

M. McRae: J'aimerais beaucoup les avoir et je suis sûr que le Comité en serait aussi très heureux tant pour ce qui est du coût pour l'utilisateur que pour ce qui est de l'utilisation de l'énergie. Merci.

M. Hollands: Monsieur Benson, les fabricants d'engrais de ma circonscription disent que leur production a été diminuée l'année dernière du fait du manque des wagons pour transporter la roche contenant du phosphore de Colombie-Britannique ainsi que pour exporter les produits de l'usine. Ils disent aussi que les wagons trémies ne conviennent pas pour le transport de la roche contenant du phosphore, car cela pose un problème pour le déchargement, coûte plus cher etc. Je me demande si vous avez fait des recommandations au gouvernement pour les nouveaux wagons trémies que l'on commande afin qu'ils soient prévus également pour le transport de la roche contenant du phosphore aussi bien que pour les céréales?

M. Benson: On ne nous a pas demandé de faire des recommandations. Je serais très heureux de transmettre au ministre des Transports ce que vous venez de me dire. Si j'ai bonne mémoire, et pour autant que je sois au courant du moins, on n'est pas venu me faire des propositions pour la conception de ces wagons.

M. Hollands: Lorsqu'on parle du manque de wagons, on devrait envisager une meilleure utilisation de ces wagons.

M. Benson: Oui. Ça revient à ce que j'ai dit plus tôt, à savoir que ce n'est pas seulement pour le transport des céréales qu'il y a eu un manque de wagons l'année dernière.

[*Text*]

Mr. Hollands: Thank you very much.

Mr. Blenkarn: I have a supplementary, Mr. Chairman. Back of this whole question here there has been a suggestion in Parliament that we need a grain car co-ordinator. Your information here is that we have an ample number of cars on hand at Thunder Bay but in fact we cannot unload them fast enough because we have not facilities. Is it the position of the Commission that it does not need a grain car co-ordinator at all and that the Commission is doing a good job, or is the position that we have more cars available than we can unload the true situation? What is the situation?

Mr. Benson: Well, what is here is the true situation as of April 1, because we had it compiled yesterday for the Committee today.

Mr. Blenkarn: So you are saying we do not need a grain car co-ordinator, that we could not handle any more cars at Thunder Bay if we had them there; indeed you have 1,022 and you can only unload 300 a day and you have no room in elevators?

Mr. Menzies: That is today, sir, with the lake still being closed. When the lakers start moving in there this week that situation and picture is going to change quite rapidly. Of course the rate of car unloading is certainly dependent on what space there is in the terminal elevators. As the space improves in the terminal elevators, with grain flowing out on the vessels, the rate of car unloads will certainly increase. They have dumped as high as 1,800 cars a day in Thunder Bay.

Mr. Benson: In general, I do not think it is my duty before the Committee to second guess what the Minister of Transport says as government policy.

Mr. Blenkarn: Well, do you make any suggestions to the Minister of Transport concerning government policy?

Mr. Benson: If we are asked for suggestions.

Mr. Blenkarn: You make no suggestions unless you are asked. There has been a suggestion of a grain car co-ordinator, have you made any comment on that?

Mr. Benson: I was not asked, and we have not been consulted beyond the statement. You know as much about it as I do.

The Chairman: Gentlemen, there seems to be some consensus that we adjourn. I shall not ask if Vote 70 carries today because I seem to sense some consensus that we want to leave it open until the CPR officials are here.

I think we can assure Mr. Benson, unless there are some unusual circumstances, that we are through with the examination of his estimates. Is there some kind of agreement on that?

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, if we could have the CPR I think we would be very happy.

[*Interpretation*]

M. Hollands: Merci beaucoup.

M. Blenkarn: J'ai une question supplémentaire à poser, monsieur le président. Pour en revenir à toute cette question, on a suggéré au Parlement qu'il fallait un coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales. D'après les renseignements que vous avez, il y a un grand nombre de wagons disponibles à Thunder Bay, mais il ne nous est pas possible de les décharger assez vite du fait du manque d'installation. La Commission estime-t-elle que l'on a pas besoin de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales et que la Commission fait un bon travail ou bien estime-t-elle que nous disposons de trop de wagons par rapport à nos possibilités de déchargement? Quelle est la situation?

M. Benson: Eh bien, voici quelle est la vraie situation au premier avril; nous avons étudié cette question hier en vue du Comité d'aujourd'hui.

M. Blenkarn: Vous dites donc que nous n'avons pas besoin de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales, que nous ne pourrions nous occuper davantage de wagons à Thunder Bay si nous les avions; vous en avez effectivement 22 et vous ne pouvez en décharger que 300 par jour; par ailleurs il n'y a plus de place dans les silos?

M. Menzies: Cela vaut pour aujourd'hui, monsieur, parce que le lac est encore fermé. Lorsque les transporteurs du lac pourront venir au courant de la semaine la situation va changer très rapidement. Bien sûr le rythme de déchargement des wagons dépend de l'espace dont nous disposons dans les silos qui se trouvent au terminus. Au fur et à mesure que nous disposerons davantage de place dans les silos de terminus, lorsque les céréales seront chargées sur les bateaux, le rythme de déchargement des wagons augmentera certainement. On a réussi à vider jusqu'à 1,800 wagons par jour à Thunder Bay.

M. Benson: En général, je ne pense pas que l'on croit ici qu'il soit de mon devoir de deviner ce que le ministre des Transports décide comme politique gouvernementale.

M. Blenkarn: Eh bien, présentez-vous des suggestions au ministre des Transports pour ce qui est de la politique gouvernementale?

M. Benson: Si on nous demande de faire des suggestions.

M. Blenkarn: Vous n'en faites donc pas tant qu'on ne vous le demande pas. On a proposé de créer un poste de coordonnateur pour les wagons destinés aux céréales; avez-vous dit ce que vous en pensiez?

M. Benson: On ne me l'a pas demandé, et on n'a pas été consulté après la déclaration. Vous en savez autant que moi à ce sujet.

Le président: Messieurs, il semble que nous soyons d'accord pour ajourner. Je ne vous demande pas d'adopter le crédit 70 aujourd'hui; je crois comprendre que l'on est d'accord pour le réserver jusqu'à ce que l'on ait entendu les représentants du Canadien Pacifique.

Je pense que nous pouvons donner à M. Benson l'assurance, qu'à moins de circonstances exceptionnelles, nous en avons terminé avec l'étude de son budget. Est-on d'accord là-dessus?

M. Blenkarn: Monsieur le président, nous serions très heureux de pouvoir entendre les représentants des chemins de fer du CP.

[*Texte*]

The Chairman: We now stand adjourned until Thursday, April 4 at 3:30, when we hope to have the Minister before the Committee.

[*Interprétation*]

Le président: Nous ajournons donc jusqu'au jeudi 4 avril à 15 h 30, date à laquelle nous espérons que le ministre se présentera devant le Comité.

-T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, April 4, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le jeudi 4 avril 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—
Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—
Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
MAY - 9 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blouin
Campbell
Godin
Guay (*St. Boniface*)
Hollands
Loiselle
MacKay
Mackasey
Mazankowski
McKenzie
McRae
Reynolds
Rose
Schellenberger
Stewart (*Cochrane*)
Stevens
Turner
(*London East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, April 2, 1974:

Mr. Mazankowski replaced Mr. McCain
Mr. Ellis replaced Mr. Hollands
Mr. Reynolds replaced Mr. Stewart (*Marquette*)

On Thursday April 4, 1974:

Mr. Stevens replaced Mr. Ellis
Mr. Hollands replaced Mr. Blenkarn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 2 avril 1974:

M. Mazankowski remplace M. McCain
M. Ellis remplace M. Hollands
M. Reynolds remplace M. Stewart (*Marquette*)

Le jeudi 4 avril 1974:

M. Stevens remplace M. Ellis
M. Hollands remplace M. Blenkarn

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 4, 1974
(4)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.37 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blouin, Campbell, Guay (*St. Boniface*), Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Reynolds, Rose, Schellenberger, Stevens Stewart (*Cochrane*), and Turner (*London East*).

Other Member present: Mr. McCain.

Appearing: The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman called *Vote 1—Headquarters Program—Program Expenditures.*

The Committee viewed a slide presentation dealing with various programs being undertaken by the Department of Transport.

Agreed,—That documents entitled "Statement by Transport Minister Jean Marchand on Ministry of Transport 1974-75 Estimates to the Parliamentary Committee on Transport and Communications, Thursday, April 4, 1974" and the other entitled "Ministry of Transport, Capital Expenditures by Province, 1974-75 Estimates", be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendices "A" and "B" respectively*).

Mr. McKenzie proposed to move,—That this Committee, pursuant to section 196 of the *Canada Labour Code,* hereby applies to the Minister of Labour forthwith to inquire into all matters that may affect industrial relations between Air Canada and its employees by referring such matters, pursuant to section 198 of the *Code,* to an Industrial Inquiry Commission for investigation and report.

After debate thereon, the Chairman expressed procedural reservations about the proposed motion stating that it appeared to go beyond the Committee's Order of Reference.

The Minister answered questions.

At 4.45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 AVRIL 1974
(4)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blouin, Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Hollands, Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, MacKay, Mazankowski, McKenzie, McRae, Reynolds, Rose, Schellenberger, Stevens, Stewart (*Cochrane*), et Turner (*London-Est*).

Autre député présent: M. McCain.

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974 portant sur les prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir le Procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1.*)

Le président met en délibération le *crédit 1er—Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme.*

Le Comité assiste à une projection de diapositives sur les divers programmes du ministère des Transports.

Il est convenu,—Que les documents intitulés «Exposé du ministre des Transports, M. Jean Marchand, sur le budget des dépenses 1974-1975 de son ministère au Comité parlementaire des transports et des communications, le jeudi 4 avril 1974» et «Ministère des Transports, Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975» soient imprimés en appendice aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendices «A» et «B» respectivement*).

M. McKenzie propose,—Que le Comité, conformément à l'article 196 du *Code canadien du travail,* demande, par les présentes, au ministre du Travail de faire immédiatement enquête sur toutes les questions qui peuvent entraver les relations industrielles entre Air Canada et ses employés, en référant de telles questions, conformément à l'article 198 du *Code,* à une Commission d'enquête industrielle qui devra faire rapport.

Après débat, le président exprime quelques réserves de procédure relatives à cette proposition et déclare qu'elle semble déborder le cadre du mandat du Comité.

Le Ministre répond aux questions.

A 16 h 45, le Comité ajourne ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Nino Travella
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, April 4, 1974.

• 1535

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum, and we have the Minister with departmental officials before us. We are studying Vote 1 in the estimates, and perhaps Mr. Minister has a few words to say at the opening.

Department of Transport
Headquarters Program

Vote 1—Headquarters—Program expenditures including reimbursement of the Ministry of Transport Revolving Fund—$16,861,000

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): I do not intend to read any statement unless the Committee, of course, thinks otherwise. I believe it would be preferable to have a formal presentation by the officials because whatever you think about transportation in Canada or whatever I think, there is something which is sure: it is a very complicated matter and it is a very complicated department. It is a huge department with more than 20,000 employees and covers air, surface and marine. It covers seven or eight Crown corporations and some of them like the CN and so forth are quite big.

• 1540

When I made a statement in the House saying that I was not satisfied with the absence of policy in the department, of course I hope that I was well understood. I never thought there was no effort and that the department was worthless. On the contrary you have branches which go very well. The thing is that when you try to see what the over-all policy or the thrust of the department is then this is where you see that probably someday we will have to rethink part of this department.

So if you do not mind, Mr. Chairman, it will be shorter and probably better done—at least you will have a chance to understand it—if the presentation proceeds. I think it will give you an idea of the whole department and, after that, we can start the discussion.

Do you agree on that procedure?

The Chairman: That is agreeable. We will go ahead with the slides.

• 1610

Mr. Mackasey: Can we all go home now, Mr. Chairman?

The Chairman: I doubt if that is the consensus of the Committee, Mr. Mackasey. In any case, I think you all have a copy of the Minister's statement and the Capital Expenditures Statement that was distributed. Do you want these to be appended to today's Committee proceedings?

Mr. Rose: I move that the Minister's statement and the Capital Expenditures Statement be appended to today's Committee proceedings.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 4 avril 1974.

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, je vois que nous avons le quorum, et le ministre ainsi que ses fonctionnaires sont présents. Notre étude porte sur le Crédit 1er du Budget, et le ministre a peut-être quelques mots d'ouverture à dire.

Ministère des Transports
Programme de l'administration centrale

Crédit 1er—Administration centrale—Dépenses du programme y compris le remboursement de l'avance du fonds renouvelable du ministère des Transports—$16,861,000.

L'hon. Jean Marchand (Langelier) (Ministre des Transports): Je n'ai pas l'intention de lire de déclaration à moins que le Comité, bien entendu, émette un avis contraire. A mon avis, il serait préférable que les fonctionnaires fassent une présentation officielle car quoi qu'on pense des transports au Canada ou quoi que j'en pense, une chose est certaine, c'est une question très compliquée et un ministère très compliqué. Ce ministère énorme compte plus de 20,000 employés qui s'occupent des transports aériens, terrestres et maritimes. Il a la responsabilité de sept ou huit sociétés de la Couronne et certaines d'entre elles comme le CN par exemple sont très importantes.

Lorsque j'ai dit à la Chambre que l'absence de politique du Ministère ne me satisfaisait pas, j'espère bien entendu avoir été bien compris. Je n'ai jamais pensé qu'on ne faisait pas d'efforts et que le Ministère était inutile. Au contraire, certains secteurs marchent très bien. Il n'en reste pas moins que lorsqu'on essaie de percevoir la politique d'ensemble du Ministère, on s'aperçoit qu'un jour il faudra probablement repenser en partie ce ministère.

Donc, si vous le voulez bien, monsieur le président, cette question sera certainement mieux exposée et d'une manière plus concise, et vous aurez au moins la chance de la comprendre grâce à cette présentation. Cela vous donnera certainement une idée du Ministère at après cela nous pourrons entamer la discussion.

Êtes-vous d'accord?

Le président: Nous sommes d'accord. Nous sommes prêts à regarder ces diapositives.

M. Mackasey: Pouvons-nous rentrer à la maison, monsieur le président?

Le président: Je doute que ce soit le vœu du Comité, monsieur Mackasey. De toute manière, je pense que vous avez tous un exemplaire de la déclaration du ministre ainsi que le document concernant les dépenses en capital qui a été distribué. Voulez-vous que nous les mettions en appendice au procès-verbal du Comité d'aujourd'hui?

M. Rose: Je propose que la déclaration du ministre ainsi que le document concernant les dépenses en capital figurent en appendice au procès-verbal du Comité d'ajourd'hui.

[*Texte*]

Motion agreed to.

The Chairman: I have Mr. McKenzie as my first questioner.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

It was encouraging to see that one of the highlights of the film is safety, and the concern of the Minister and his Department on safety. Unfortunately, there were some areas where the safety procedures are not being adhered to, and I brought this to the Minister's attention about a year ago. This is in regard to the Air Canada base at Dorval.

I have presented the Chairman with a resolution that I would like to have considered, if you would like to read it out, Mr. Chairman.

The Chairman:

> This Committee pursuant to Section 196 of the Canadian Labour Code hereby applies to the Minister of Labour forthwith to inquire into all matters that may affect the industiral relations between Air Canada and its employees by referring such matters pursuant to Section 198 of the Code to the Industrial Inquiries Commission for investigation and report.

Are you moving that, Mr. McKenzie?

Mr. McKenzie: Yes, I so move.

The Chairman: I think before I rule on it I should point out that the Speaker of the House in Votes and Proceedings on June 18, 1973 outlined pretty clearly what he felt the duties of the Committee were. I quote:

> In like fashion, standing committees may now consider, adopt, reject, reduce and report to the house on estimates, . . .

• 1615

In other words, we have the estimates before us now, Mr. McKenzie and we are limited to either adopting them, rejecting them or reducing them in our reports to the House of Commons.

I am not ruling with any finality right now, but it seems to me you are bringing in a completely new scope. If this Committee were to pass that resolution, I would have to report to the House that the Committee wants an industrial inquiry commission to look into the relationships between Air Canada and its employees. While there is a section dealing with safety in the department's estimates, I am inclined to think the Speaker might, if he was asked for concurrence, rule it out of order.

Mr. McKenzie: Could I explain further, Mr. Chairman? This is covered under the Canada Labour Code, Section 198, Industrial Inquiry Commission where the Minister has the authority to appoint a committee to conduct such an investigation as my resolution states.

I would like to give the reasons why something is going to have to be done because it is reaching very serious proportions at Air Canada. Air Canada is prepared to do nothing about it. They are receiving complaints from their employees. I brought this to the attention of Mr. Pratte last year and nothing was done about it. The latest action on this is from the union in their *Airline Lodge News,* Volume 2. I would like to read a paragraph.

[*Interprétation*]

(La motion est adoptée.)

Le président: Le premier que j'ai sur ma liste est M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

C'est très encourageant de voir que l'une des choses qui ont été soulignées dans le film soit la sécurité et de voir que le ministre et son ministère se préoccupent de la sécurité. Malheureusement, dans certains secteurs, on ne suit pas les principes de sécurité et cela je l'ai déjà dit au ministre il y a environ un an. C'est au sujet de la base d'Air Canada à Dorval.

J'ai soumis au président une résolution que j'aimerais voir étudier. Si vous voulez bien la lire, monsieur le président.

Le président:

> Conformément à l'article 196 du Code du travail du Canada, le Comité demande par les présentes que le ministre du Travail fasse immédiatement une enquête sur toutes les questions qui pourraient affecter les relations industrielles entre Air Canada et ses employés en saisissant, conformément à l'article 198 du Code, la Commission d'enquête industrielle de la question afin qu'elle mène une enquête et fasse un rapport.

Proposez-vous cette motion, monsieur McKenzie?

M. McKenzie: Oui, c'est ce que je propose.

Le président: Je pense qu'avant que je prenne une décision sur la motion, je devrais souligner le fait que l'Orateur de la Chambre précisait très clairement, dans les procès-verbaux du 18 juin 1973, quels sont les devoirs d'un comité. Je cite:

> De même, les comités permanents peuvent maintenant étudier, adopter, rejeter, réduire les prévisions budgétaires et faire rapport à la Chambre à ce sujet, . . .

En d'autres termes, les prévisions budgétaires nous sont maintenant soumises, monsieur McKenzie, et nous devons nous contenter soit de les adopter, soit de les rejeter, soit de les réduire dans notre rapport à la Chambre des communes.

L'opinion que je formule maintenant n'est pas une décision définitive, mais il me semble que vous donnez une ampleur tout à fait nouvelle au Comité. S'il devait voter cette résolution, il faudrait que je fasse un rapport à la Chambre afin de l'informer que le Comité veut qu'une commission d'enquête industrielle étudie les relations entre Air Canada et ses employés. Bien que dans les prévisions budgétaires du Ministère il y ait une section réservée à la sécurité, j'aurais plutôt tendance à penser que l'Orateur, si on lui demandait son avis, estimerait que la motion n'est pas recevable.

M. McKenzie: Puis-je m'expliquer plus précisément, monsieur le président? Cela est prévu à l'article 198 du Code canadien du Travail. Pour ce qui est question de commission d'enquête industrielle, le ministre a compétence pour nommer un comité qui sera chargé de mener une enquête comme le précise ma résolution.

J'aimerais vous donner mes motifs pour lesquels je pense qu'il faut faire quelque chose. En effet, la situation à Air Canada devient assez grave. Air Canada ne veut rien faire. Les responsables ne cessent de recevoir des plaintes de la part des employés. J'ai porté cela à l'intention de M. Pratte l'année dernière, rien n'a été fait. L'action la plus récente vient du syndicat et elle figure au volume 2 de *Airline Lodge News.* J'aimerais en lire un paragraphe.

[*Text*]

An hon. Member: On a point of order.

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie. You are debating the motion. I have not ruled it in or out of order. I was expecting advice on whether or not you think it is in order, and Mr. Mackasey wanted to say something on it.

Mr. Mackasey: I know that Mr. McKenzie would be the last one on the Committee to want to read into the record a lot of information under the guise of a resolution here. Under the act, Mr. McKenzie, there are specified certain provisions for an industrial inquiry commission. There always has been. But the appropriate committee for such a request would be before the Standing Committee on Labour, Manpower and Immigration when and if the estimates for the Department of Labour come forward.

Certainly this is not the appropriate Committee to investigate or even recommend to the Minister of Labour that it investigate the relationship between the employees and Air Canada. There is an appropriate committee.

I can see justification for Mr. McKenzie's request. I am simply saying that this is not the forum, nor the time, nor the place for such a motion.

The Chairman: I am inclined to agree with you. Does anybody else want to speak on the point of order? Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Cochrane): I am not sure that I would agree with the admissibility of this particular motion, but as far as the right of the member to introduce it is concerned, it is my understanding that the Committee is master of its own business. We can make any motion we wish in this Committee. It can be introduced into the House in the form of a report. It is up to the House to decide whether or not it concurs in that report.

I do not think it is up to a regulation issuing either from a House leader's office or the Speaker's office to determine what any committee should or should not accept in the way of motions. I should certainly like to go on record as saying that the member has every right to make this motion, or any other motion, and this Committee has the duty to vote on that motion and present it to the House if it passes.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I would like to speak to my colleague who shows the democracy on this side of the table. I think the Speaker did make the ruling, however, when we did precisely that the last time this Committee met, to interview Air Canada and CNR, if I am not mistaken. You made a ruling, which I thought was a very wise one, but the Speaker proved to be wiser as you may recall. What Mr. Stewart is suggesting is a duplication of your wise decision. The Speaker no doubt will be wiser once more and rule your decision out of order.

• 1620

The Chairman: On that point, and to comment on Mr. Stewart's suggestion: in the Speaker's ruling in *Votes and Proceedings,* at the time Mr. Mackasey suggests, he states:

[*Interpretation*]

Une voix: J'invoque le Règlement.

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie. Vous êtes en train de discuter la motion. Or, je n'ai pas encore pris de décision à son égard. Et j'espérais que vous m'aideriez à décider si oui ou non elle est recevable et je crois que M. Mackasey a quelque chose à dire à ce sujet.

M. MacKasey: Je sais que M. McKenzie serait le dernier du Comité à vouloir formuler toutes sortes de renseignements sous prétexte de résolution. Aux termes de la loi, monsieur McKenzie, l'établissement d'une commission d'enquête industrielle est régi par des dispositions très précises. Cela a toujours été le cas d'ailleurs. Mais il me semble qu'une telle requête serait mieux venue au Comité permanent du travail, de la main-d'œuvre et de l'immigration, lorsque seront étudiées les prévisions budgétaires du ministère du Travail.

Ce comité n'est sans doute pas le comité voulu pour enquêter ou même recommander au ministre du Travail qu'une enquête soit faite sur les relations entre les employés et Air Canada. Il y a un comité plus apte à le faire.

Je pense que la requête de M. McKenzie a quelque justification. Tout ce que je veux dire c'est que la motion présentée ici n'est pas adressée au bon public, n'est pas faite au bon moment ni au bon endroit.

Le président: J'aurais tendance à être d'accord avec vous. Quelqu'un d'autre veut-il dire quelque chose sur cette question de règlement? Monsieur Stewart.

M. Stewart (Cochrane): Je ne suis pas tout à fait sûr d'être d'accord avec l'acceptabilité de cette motion, mais pour ce qui est du droit du député à la présenter, il me semble que le Comité est son propre maître. Nous pouvons faire n'importe quelle motion que nous jugerons utile dans le cadre de ce Comité. On pourrait la présenter à la Chambre sous forme de rapport. Il reviendra alors à la Chambre de décider si oui ou non elle est d'accord avec ce rapport.

Je ne pense pas que l'on ait besoin d'une décision émanant du bureau du leader de la Chambre ou de l'Orateur pour savoir ce que ce Comité devrait ou ne devrait pas accepter en tant que motion. Je tiens à dire qu'à mon avis le député a le droit de faire cette motion ou n'importe quelle autre motion et que le Comité a le devoir de voter sur cette motion et de la soumettre à la Chambre si elle est acceptée ici.

M. Mackasey: Monsieur le président, j'aimerais parler à mon collègue qui semble faire preuve de démocratie et qui se trouve de ce côté de la table. Toutefois, je pense que l'Orateur a pris une décision la dernière fois que ce Comité s'est réuni, précisément, pour entendre Air Canada et les chemins de fer nationaux, si je ne m'abuse. Vous avez pris une décision qui m'a semblé très sage, mais l'Orateur s'est montré encore plus sage si vous vous en souvenez. Ce que M. Stewart suggère c'est que vous preniez une décision sage. L'Orateur sans doute se montrera plus sage encore une fois et décidera que la chose n'est pas acceptable.

Le président: A ce propos, et pour répondre à la suggestion de M. Stewart, il est dit dans la décision de l'Orateur, prise dans le cas cité par M. Mackasey ce qui figure aux procès-verbaux:

[*Texte*]

It could be said that the report of the Committee both in its forms as to its substance, ought to correspond with the authority with which the Committee is invested.

We have before us, the estimates of the Department of Transport. To request this Committee to request the Minister of Labour to enter forthwith into an inquiry I really think Mr. McKenzie—and I have taken the advice of Mr. Stewart and Mr. Mackasey into consideration—this is not the form in which to bring this up. Unless any other member wishes to speak to the question of whether it is in order or not, I could take it and stand it in abeyance. But I think I am going to have to rule it out of order.

Mr. McKenzie: For the length of time that this problem at Dorval has been kicked around—And now the union has written a letter stating that they cannot get any co-operation from the first and second levels in regard to safety at the airport. Somebody is going to have to do something.

I am quite prepared to change that resolution. Or is there another way we could expedite this matter— does the Minister want to use his initiative or his position to do something about this? But we have to have some kind of formal inquiry and a report back. This is ridiculous; this has been going on for a year with nothing done.

The Chairman: Mr. McKenzie, you can question the Minister and his departmental officials on the matter of whether or not there was proper certification of aviation personnel, commercial operators, and aircraft surveillance—that whole aspect; their inspection to make certain that standards, safety and otherwise, are maintained. You can question him on that right now if you like. I will give you another five minutes. I wish you would do that, rather than attempt to establish a new inquiry into this whole matter.

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a point of order on the topic upon which you were advising Mr. MacKenzie. The Minister is here today and I think it is the privilege of any member to cross-examine the Minister in his role as Minister of Transport and attempt to persuade him, and ask him if he is interested in looking into this with Air Canada.

The Chairman: I have no objections to that whatsoever.

Mr. Rose: I do not see why Mr. McKenzie cannot proceed along that line for four minutes.

Mr. Chairman: Go ahead, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: I would like to point out to Mr. Rose that there has been quite an exchange of letters with Mr. Pratte about this—I brought it up in the House of Commons. They just refused to do anything about it. I would like to read . . .

The Chairman: Direct your questions to the wtness, Mr. McKenzie, rather than to Mr. Rose.

Mr. McKenzie: I am sorry, Mr. Chairman. I would like to bring to the Minister's attention this union letter which states:

[*Interprétation*]

On pourrait dire que le «rapport d'un Comité quant à la forme aussi bien qu'au fond, devrait corresponde à l'autorité conférée au Comité.»

Nous avons à étudier les prévisions budgétaires du ministère des Transports. Vouloir que le Comité demande au ministre du Travail fasse immédiatement mener une enquête me semble, M. McKenzie, et je tiens compte des conseils que m'ont été donnés par M. Stewart et Mackasey ne pas être la forme appropriée pour soulever cette question. A moins qu'un autre député désire exprimer son opinion sur la question, il faut savoir si la chose est acceptable ou non, je déciderai que nous laisserons la question en suspend. Mais je pense qu'il me faut décider que la motion n'est pas acceptable.

M. McKenzie: Depuis le temps que l'on parle de ce problème de Dorval . . . et maintenant le syndicat a écrit une lettre pour dire qu'ils ne pouvaient obtenir aucune collaboration de la part des responsables situés aux deux niveaux supérieurs pour ce qui est de la sécurité à l'aéroport. Il faudra bien que quelqu'un fasse quelque chose.

Je suis tout à fait prêt à changer cette résolution, à moins qu'il y ait une autre manière d'envisager la question. Le ministre veut-il de sa propre initiative ou du fait de sa position faire quelque chose à ce sujet? Mais je pense qu'il faudrait qu'une enquête officielle soit menée et qu'un rapport soit fait. C'est une histoire ridicule; voilà une année que les choses traînent et rien n'a été fait.

Le président: Monsieur McKenzie, vous pouvez poser des questions au ministre et à ses responsables ministériels si le personnel de l'aviation, les agents commerciaux et le personnel responsable de la surveillance des avions son proprement accrédités, si des inspections ont été faites afin de voir si les normes de sécurité et autres étaient bien respectées. Vous pouvez lui poser des questions immédiatement si vous le voulez. Je vous donne encore 5 minutes. J'espère que vous profiterez de cette possibilité plutôt que d'essayer de provoquer une nouvelle enquête pour toute cette question.

M. Rose: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Au sujet des conseils que vous prodiguez à M. McKenzie, le ministre est ici aujourd'hui et je pense que tout député a le privilège de poser des questions au ministre en tant que ministre des Transports et d'essayer de le persuader ou de lui demander si il a quelqu'intérêt à considérer cette question avec Air-Canada.

Le président: Je n'ai absolument aucune objection à cela.

M. Rose: Je ne vois pas pourquoi M. McKenzie ne pourrait pas le faire pendant 4 minutes.

Le président: A vous, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: J'aimerais préciser à M. Rose qu'il y a eu des échanges de lettres avec M. Pratt de cette question—je l'ai soulevé à la Chambre des communes. Ils ont simplement refusé de faire quoi que ce soit. J'aimerais vous donner lecture . . .

Le président: Posez vos questions au témoin, monsieur McKenzie, plutôt que de les poser à M. Rose.

M. McKenzie: Je suis désolé, monsieur le président. J'aimerais porter cette lettre du syndicat à l'attention du ministre. Voici ce qu'elle stipule.

[*Text*]

Unfortunately the shop stewards and customer service have to deal with first-level Air Canada supervisors that are not interested in resolving grievances or applying the collective agreement. The supervisors' only concern is trying to run a scheduled operation at all costs. The results of this attitude causes one of our largest problems and most frequent violation of the collective agreement, safety. The collective agreement is quite clear in that management is specifically charged with a duty of initiating and monitoring all practices necessary to ensure the safety and health of employees as well as ensuring the safety of all equipment.

Because of the attitude of first-level supervision and the refusal to initiate safety, the shop committee is presently handling the problem at the second level of the grievance procedure which is the Regional Vice-President or his designated representative.

I would like to give you two examples of what is happening. I brought to Mr. Pratte's attention last year faulty oxygen masks in Air Canada aircraft, and here is an example that this condition is still existing.

Out of Quebec City last Tuesday, March 26, aircraft 761 . . .

I am quoting from an Air Canada document. This is not something I have manufactured or dreamt up. The aircraft was climbing, it lost pressure and they had to drop the oxygen masks. While climbing at 14,000 feet, they lost cabin pressure, masks deployed but only 40 per cent supplied oxygen. This plane was just 26 hours off the A-check, which means that it had been in for a complete check, but apparently this check was not done.

• 1625

Here is another example regarding engine controls. They are pointing out that these controls were in a state of distress ranging from moisture in assembly and lack of lubrication on cables to worn cables and deterioration of teflon linings in conduits. The conclusion to the study into these engine controls was that it was due as a result of a breakdown in the routine C-3 check maintenance due to job tickets not being issued. I do not know how important this job ticket is but apparently it is causing a problem at Dorval. This check is not being done and the job tickets are not being issued.

Eight shop inspectors submitted a four-page complaint last September in regards to maintenance quality and there have been other complaints at Dorval. I have discussed this oxygen mask problem with Air Canada employees and they tell me when the planes are in for the check they do not take these masks out of the little compartments. Some of them have been in there since the day they bought the plane. You know what material is like. I guess if it has been lying in there folded up for years, it

[*Interpretation*]

Malheureusement les responsables des boutiques et les employés du service de la clientèle doivent traiter avec les surveillants du plus haut niveau d'Air-Canada, lesquels ne voient pas l'intérêt de régler les griefs ou de mettre en application la convention collective. La seule préoccupation des surveillants est de faire fonctionner à tout prix une opération prévue à l'avance. Cette attitude provoque l'un des problèmes les plus importants qu'il nous faille résoudre et provoque également de fréquentes infractions à la convention collective en ce qui concerne la sécurité. La convention collective est très nette à ce sujet: c'est précisément à la direction qu'incombe le devoir de mettre en pratique et de vérifier que toutes les mesures nécessaires soient prises pour assurer la sécurité et la santé des employés aussi bien que la sécurité du matériel.

Du fait que l'attitude des surveillants du plus haut niveau et du refus de mettre en application les mesures de sécurité, le comité des magasins est en train de résoudre le problème au deuxième niveau de la procédure griefs, c'est-à-dire au niveau du vice-président régional ou de son représentant désigné.

J'aimerais vous donner deux exemples de ce qui arrive. J'ai porté à l'attention de M. Pratt l'année dernière un mauvais fonctionnement des masques à oxygène dans les avions d'Air-Canada et voilà qu'un exemple de ce mauvais fonctionnement a été démontré récemment.

De la ville de Québec, mardi dernier, le 26 mars, l'avion 761 . . .

Je cite un document d'Air-Canada. Ce n'est pas quelque chose que j'ai fabriqué de toute pièce ou dont j'ai rêvé. L'avion prenait de l'altitude, la pression a baissé et il a fallu faire tomber les masques à oxygène. En s'élevant, lorsque l'avion est arrivé à 14,000 pi. d'altitude, la pression a baissé dans la cabine et il a fallu recourir aux masques à oxygène mais seulement 40 p. 100 ont pu effectivement fournir de l'oxygène. Cet avion venait de passer la vérification depuis à peine 26 heures, ce qui veut dire qu'une vérification complète avait dû être faite, mais il semble qu'elle ne l'a pas été.

Il y a un autre exemple concernant les commandes des moteurs. On dit que ces commandes sont en très mauvais état, qu'elles ont été soumis à l'humidité au moment du montage et que les câbles ne sont pas assez lubrifiés dans le moins grave des cas et dans le pire les câbles sont usés et les revêtements de teflon des conduits sont en mauvais état. En conclusion de cette étude sur les commandes des moteurs, on a dit que cela était dû au fait que l'entretien C-3 habituel n'était plus effectué parce que certaines attestations n'étaient plus distribuées. Je ne sais pas quelle est l'importance de ces attestations, mais il semble que cela crée un problème à Dorval. Cette vérification ne se fait pas et les attestations ne sont pas données.

Huit inspecteurs des ateliers ont présenté une réclamation de 4 pages en septembre dernier concernant la qualité de l'entretien et il y a eu d'autres plaintes à Dorval. J'ai discuté des problèmes des masques à oxygène avec les employés d'Air Canada et ils me disent que lorsque les avions sont au sol pour vérification, ils ne sortent pas ces masques de leurs petits compartiments. Certains sont donc restés là depuis le jour où l'avion a été acheté. Vous savez ce que c'est que l'équipement, je suppose que si ces mas-

[*Texte*]

probably has cracks and holes it it. So you can see the importance of something having to be done, Mr. Minister.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, I understand and I remember very well last year when you put the question to me. I asked the department at that time to see that the management of Air Canada meets with the union to try to revise all this and to see all the deficiencies or shortcomings in the procedure.

Of course, what you are citing, I presume, is a letter from the union and adressed to whom, I do not know. I do not know what value the document has that you have there. I know one thing is wrong and that is, about the DC-9 accident, to say that 40 per cent of the masks refused to deploy. This is not true. It was eight out of the full number of 75 and if you call that 40 per cent, I think it is a little exaggerated.

Mr. McKenzie: It is not me; it is Air Canada that is calling it 40 per cent.

Mr. Marchand (Langelier): Pardon me?

Mr. McKenzie: Air Canada is calling it 40 per cent.

Mr. Marchand (Langelier): Oh no. no, no. I got the information from Air Canada and they told me that eight masks refused to deploy.

Mr. McKenzie: I will give you copies of the document, Mr. Chairman.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, give me a copy of the document.

You know, in that field, I have no comparison right now on how bad the security records of Air Canada can be when compared, say, to CP or any American airline. I am under the impression that the record is good now. We can check on this. It is surely possible to get a report that we can discuss here.

There is one thing, because of my background that bothers me a little. There is a union there and they have collective rights. They can negotiate with Air Canada; they can even close down the airline. I am just wondering how we can discuss matters of security if the general record of Air Canada is bad. I think this Committee should look into the accident. Nobody was hurt but I am worried when I read about such a thing. I do not know—I see myself at 25,000 without any oxygen. If the aircraft is depressurized, this is surely a serious situation but we cannot say that it happens daily. There is the case of a DC-10 exploding in the air—there are some accidents.

As I see it, it is a problem for us as a Committee or for me as a Minister. If this company, the property of the puclic of Canada, really does not take all the measures to assure the security of the public, we should do something about it. On the other hand, if the union itself knowing all those things, does not take that up to arbitration and fight it publicly, there is something wrong. I have never seen this paper and they never wrote to me about it.

[*Interprétation*]

ques sont restés plié pendant plusieurs années, ils ont probablement des trous et des fissures. Monsieur le ministre, vous pouvez donc constater combien il importe que l'on fasse quelque chose.

M. Marchand (Langelier): Oui, je comprends et je me souviens très bien que vous m'avez posé la question l'année dernière. J'ai demandé au ministère à l'époque de faire en sorte que la direction d'Air Canada rencontre le syndicat afin d'essayer de revoir tout cela et de corriger tous les défauts et les manquements de la procédure.

Je suppose bien sûr que votre citation provient d'une lettre du syndicat qui est adressée, je ne sais pas qui. Je ne sais pas quelle est la valeur du document que vous possédez. Je sais qu'il y a quelque chose de faux, c'est au sujet de l'accident du DC-9, lorsque vous dites que 40 p. 100 des masques n'ont pas fonctionné. Ce n'est pas vrai. Il s'agissait en fait de 8 masques sur un total de 75 et si vous pensez que c'est là 40 p. 100, je pense que vous exagérez un peu.

M. McKenzie: Ce n'est pas moi; c'est Air Canada qui dit qu'-l s'agit de 40 p. 100.

M. Marchand (Langelier): Je vous demande pardon?

M. McKenzie: C'est Air Canada qui affirme qu'il s'agissait de 40 p. 100.

M. Marchand (Langelier): Oh non, non. J'ai moi-même eu ce renseignement d'Air Canada et ils m'ont dit que les masques ont refusé de fonctionner.

M. McKenzie: Je vous donnerai une photocopie du document, monsieur le président.

M. Marchand (Langelier): Oui, donnez-moi une photocopie du document.

Vous savez, dans ce domaine, je ne peux pas faire de comparaison dans l'immédiat afin de voir où se situe Air Canada pour la sécurité en comparaison, par exemple, de CP ou de n'importe quelle compagnie américaine. J'ai l'impression qu'en ce moment Air Canada n'est pas trop mal placé. Nous pourrons le vérifier. Il sera certainement possible d'obtenir un rapport que nous pourrons discuter ici.

Du fait de mes antécédents, il y a tout de même une chose qui me préoccupe un petit peu. Il y a quand même un syndicat et il y a des droits collectifs. Ils peuvent négocier avec Air Canada; ils peuvent faire fermer la compagnie. Je me demande simplement comment nous pourrons discuter de la question de sécurité si les performances d'Air Canada sont mauvaises. Je pense que ce Comité devrait prendre en considération l'incident. Personne n'a été blessée, mais lorsque j'entends une chose pareille, je suis un peu préoccupé. Je ne sais pas—je m'imagine à 25,000 pi. sans oxygène. Si la pression est trop faible dans l'avion c'est sûrement très grave, mais on ne peut pas dire que cela arrive tous les jours. Il y a bien l'exemple d'un DC-10 qui a explosé dans les airs—il y a des accidents.

Personnellement, je pense que c'est un problème pour nous en tant que Comité et pour moi en tant que ministre. Si cette société, qui est une société publique canadienne, ne prend pas toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du public, nous devrions faire quelque chose. D'autre part, si le syndicat lui-même sachant tout cela, ne porte pas l'affaire en arbitrage et ne la combat pas publiquement, il y a quelque chose qui ne va pas. Je n'ai jamais vu ce document et on ne m'a jamais écrit à ce sujet.

[*Text*]

Mr. McKenzie: That is what I quoted from you; they are taking it up with the Regional Vice-President.

• 1630

Mr. Marchand (Langelier): Well, that is the normal step in any plant. You know, when you have a grievance in any labour agreement, you start with the foreman, then you go to the superintendent and then to the president; and after that you can ask the Minister of Labour to form a board of conciliation.

In the meantime, if it is a matter of public interest, they can call on me and say: "Hey, come on. You are responsible for this part of the operation". What do you have to do? It is the first time that I hear that. So that means you are doing the job of the union. I think that they have better unions than that.

I am not ready to start from the point of saying that the union is not doing a good job there, because I think that they are. It may be that if the general record is bad, well then maybe we should, as a Committee, and I should, as a Minister, surely do something.

Mr. McKenzie: Will you?

Mr. Marchand (Langelier): Yes, sure. But I think that if you get a piece of paper—and you are the only one that has it, I do not have it—please make a copy and give it to me, so that I know exactly what it means.

Mr. McKenzie: I got absolutely no place last fall with regard to giving this information to Mr. Pratte.

The Chairman: Mr. McKenzie, I am sorry but I must move on to another member.

Mr. Guay is the next one on my list, then Mr. Rose and Mr. Stevens.

Mr. Guay (St. Boniface): I will pass mine to Mr. Mackasey, please.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: I will be very brief, Mr. Chairman, I sympathize with Mr. McKenzie's point of view and we are all interested, as the Minister said, in safety.

I would have liked the particular union identified, since there are many in Air Canada, and it might be useful if we heard from Mr. Pitford, the general chairman of the union, as to why they are not taking advantage of the definite clause, which is included, I happen to know, in their collective agreement, on the question of safety.

There is a procedure which the unions can and should follow on behalf of their members, who after all have a stake in the reputation of Air Canada and also a stake in investigations that should happen as a result of safety measures not being followed. Therefore it is quite logical that the union would have in its collective agreement a proper procedure to follow up these grievances.

Mr. McKenzie is quite logical in raising the question. My objection before was that this is not the proper place nor is the Minister of Labour the proper individual; but it does not solve the question of the statement made by that particular union, which I gather is an internal document circulated within the union, indicating they are taking it up within their own ranks. So if this is true, it means that something is happening because they are getting it up to

[*Interpretation*]

M. McKenzie: C'est ce que j'ai appris de votre ministère, ils sont en train d'essayer de résoudre la question au niveau du vice-président régional.

M. Marchand (Langelier): Eh bien, c'est ainsi que se passent normalement les choses dans toute usine. Vous savez que pour tout grief dans une convention de travail, vous commencez par le contremaître, puis vous passez au surintendant et ensuite au président; et après cela vous pouvez demander au ministre du Travail de créer un comité de conciliation.

Dans l'intervalle, et c'est une question d'intérêt public, ils peuvent m'appeler et me dire: «Voyons! Vous êtes responsable de cet aspect de l'opération». Qu'allez-vous faire? C'est la première fois que j'en entends parler. Donc cela veut dire que vous faites le travail du syndicat. Je pensais qu'ils avaient de meilleurs syndicats que ça.

Je ne suis pas prêt à dire que le syndicat ne fait pas un bon travail dans ce cas, car je pense qu'il agit comme il faut. Il se peut que si les choses vont mal de manière générale, eh bien, nous devrions de toute évidence, en tant que comité, et moi en tant que ministre, faire quelque chose.

M. McKenzie: Allez-vous faire quelque chose?

M. Marchand (Langelier): Oui, bien sûr. Mais si vous avez un document—et vous êtes le seul à le posséder, je ne l'ai pas—je vous prierais d'en faire une photocopie et de me la donner afin que je sache exactement ce que cela signifie.

M. McKenzie: A l'automne dernier, ça ne m'a absolument rien donné de le dire à M. Pratte.

Le président: Monsieur McKenzie, je regette mais il faut passer à un autre député.

M. Guay est le suivant sur ma liste, puis viennent MM. Rose et Stevens.

M. Guay (Saint-Boniface): Je cède mon tour à M. Mackasey, si c'est possible.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Je serai très bref, monsieur le président. La question soulevée par M. McKenzie m'intéresse et je pense que tout le monde est intéressé, comme le ministre l'a dit, par la sécurité.

J'aimerais que l'on indentifie le syndicat en question, puisqu'il y en a beaucoup pour Air Canada et il serait peut-être bon que nous entendions M. Pitford, le président général du syndicat, afin de savoir pourquoi ils ne profitent pas de la clause qui figure dans la convention collective pour cette question de sécurité.

Il y a une certaine procédure que les syndicats peuvent et devraient suivre au nom de leurs membres, à qui, après tout, importe aussi la réputation d'Air Canada et à qui il importe que des enquêtes soient menées parce que certaines mesures de sécurité ne sont pas respectées. Il est donc tout à fait logique que le syndicat dispose d'une procédure adéquate dans la convention collective pour la suite à donner à ces griefs.

M. McKenzie agit logiquement en soulevant la question. L'objection que j'avais faite tout à l'heure était que ce n'est pas l'endroit voulu et que le ministre du Travail n'est pas la personne à qui il faut s'adresser en l'occurrence; mais cela ne résout pas le problème de la déclaration faite par le syndicat, document qui, je suppose, est à diffusion restreinte et doit être réservé au syndicat. Toutefois, le texte précise que des mesures sont prises à l'intérieur même du

[*Texte*]

the proper authorities to discuss with their equivalent within Air Canada.

Perhaps, Mr. Minister, you might be able to get us that report so as to assure us that there has been communication between the union, because all I get out of Mr. McKenzie's letter so far is that the union has taken up the question of safety, which is their responsibility; so I do not think that the union is falling down on the question.

That does not prove that their allegations are accurate: it simply says that they have allegations to make to Air Canada, to be determined eventually. The question is how long, and I think Mr. McKenzie is right in wanting to know how long the procedure should be, because he did raise it once before with Mr. Pratte. I do not think you can go beyond it at this Committee or at this time.

The Chairman: Did you want to comment, Mr. Minister?

Mr. Marchand (Langelier): Well, I think it is a serious problem and I do not want to just push it aside and use a procedure. But I think that what the union is doing is to do its job.

Now, if an adjudicator or a conciliator or a board of conciliation says that this is true, that Air Canada is not taking all the measures to ensure the security of the employees and the public, be sure that if I do not act on this, I hope that you are going to give me hell.

The Chairman: Thank you Mr. Mackasey.

Mr. Rose.

Mr. Rose: Thank you, Mr. Chairman.

I was very interested, as were many other members, and also members of the press, in the Minister's speech of a couple of weeks ago in which he admitted candidly—and I am only paraphrasing his remarks but he left me with this impression—that the transportation policy as articulated in 1967, having to do with competing forms of transport, had not worked out in the best interests of the Canadian transportation service generally. I would like, if possible, for the Minister to reply to this question as briefly as I will put the question: What led him to this conclusion? What does he intend to do about it? And what is the lead time he is speaking about?

• 1635

Mr. Marchand (Langelier): I repeat, I never condemned the whole department, most of them work very well.

But you have all these problems of the rate structure in the West, this shortage of rail cars, this lack of interest they may have in moving the grain, because the act is that way. We have no way of inciting the railways to move, or build cars for moving grain or lumber in B.C. And I had other problems as to that. I know that I have the full support of those who are working with me. Just now we are working with the pilotage authorities, and we see many things that have to be adjusted.

[*Interprétation*]

syndicat. Donc si cela est vrai, ça veut dire que quelque chose se produit parce qu'ils sont en train de s'en référer aux autorités compétentes afin de discuter avec leurs homologues d'Air Canada.

Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, nous obtenir un rapport afin que nous soyons sûrs qu'il y a eu effectivement communication avec le syndicat, car tout ce que l'on apprend par la lettre de M. McKenzie c'est que le syndicat s'est chargé de la question de la sécurité qui est de sa responsabilité; donc je ne pense pas que le syndicat recule devant la question.

Cela ne veut pas dire que les allégations sont justifiées; tout ce que l'on sait c'est que l'on peut imputer certaines choses à Air Canada et qu'il faudra qu'une décision soit prise en définitive. Reste à savoir combien de temps cela prendra et je pense que M. McKenzie a raison de vouloir savoir combien de temps la procédure devrait durer, car il a déjà soulevé la question devant M. Pratte. Je ne pense pas que l'on puisse aller plus loin à ce Comité et en ce moment.

Le président: Avez-vous des remarques à faire, monsieur le ministre?

M. Marchand (Langelier): Eh bien, je pense que c'est un problème grave et je ne veux pas simplement le mettre de côté et suivre la procédure. Mais je pense que le syndicat en agissant de la sorte fait ce qu'il convient.

Maintenant, si un arbitre ou un conciliateur ou un comité de conciliation dit que la chose est vraie, qu'Air Canada ne prend pas toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des employés et du public, soyez certains que si je n'agis pas en conséquence, j'espère bien que vous allez me le faire payer.

Le président: Merci, monsieur Mackasey.

Monsieur Rose.

M. Rose: Merci, monsieur le président.

Comme beaucoup d'autres députés et comme beaucoup de représentants de la presse, je me suis fort intéressé au discours fait par le ministre il y a deux semaines. Il admettait candidement—et je ne fais que paraphraser ses remarques, mais c'est l'impression que j'en ai tirée—que la politique de transports telle qu'elle a été établie en 1967, pour ce qui est des formes concurrentes de transports, n'avait pas donné de résultats qui étaient dans l'intérêt des transports canadiens de manière générale. J'aimerais, si possible, que le ministre réponde à cette question aussi brièvement que je vais la poser. Qu'est-ce qui l'a amené à cette conclusion? Qu'a-t-il l'intention de faire à ce sujet? Et quel est le moment opportun dont il parle?

M. Marchand (Langelier): Je le répète, je n'ai jamais condamné le ministère dans son ensemble, le travail est excellent dans la plupart des secteurs.

Cependant, il y a tous ces problèmes de structure des tarifs dans l'Ouest, de pénurie de wagons de chemin de fer, de ce manque d'intérêt dans le transport des grains, la faute en revenant à la loi. Nous n'avons pas de moyens d'inciter les chemins de fer à transporter, ou à construire des wagons pour le transport des grains ou du bois en Colombie-Britannique. Et j'ai eu bien d'autres problèmes à ce sujet. Je sais que j'ai l'appui total de ceux qui travaillent avec moi. A l'heure actuelle, nous travaillons avec les autorités de pilotage, et nous constatons que beaucoup de choses ont besoin d'adaptation.

[*Text*]

I repeat what I said, or tried to say in the House, the main philosophy was, "you are in business like any other private enterprise". But, at the same time, we imposed on them certain obligations. To meet those obligations they had to charge in certain sectors without any apparent justification. Because they move grain, and they are compelled by law to move grain, they will have a tendency to surcharge somwhere else. Why is only this sector of society paying for that? This is the whole philosophy.

If in the Transport Act we had said, "You are a private enterprise. Make money and assume your responsibility." But this is not what we did. At the same time that we said that they were supposed to be guided by competition principles, we imposed upon them a certain number of obligations. For example—and this is sometihing which strikes me, I do not know if I mentioned it in the House— we said, "You are going to maintain some passenger trains, but we are going to give you subsidies for those trains exclusively for the operational costs." That means that they are not authorized to spend a cent of those subsidies for maintenance, for the renewal of their equipment. So in many places you have old trains. We have had many complaints now.

This is what we are trying to revise. We know that we have the kind of country where it will always be impossible for a railway to make money. If you want to have a railway to the North, I do not see how it can make money, but it might be in the national interest to have it. If you say that the only principle you have is the principle of free enterprise, I say that either they are not going to do it or we will have to pay for it, pay for the CPR and the CNR. These are all the things. I am not going to make my speech again, Mr. Rose.

Mr. Rose: I was afraid for a moment, Mr. Minister, that that is precisely whatyou were Going to do. You went beyond the rail lines bit. You talked about the fact that we had a number of regional air carriers, and that sort of thing, and that they wanted to expand.

I was interested though in one of your remarks where you said that you had no power to require the railways to provide certain rolling stocks for all traffic.

Mr. Marchand (Langelier): Not as a minister.

Mr. Rose: Is it not your responsibility to administer the Railway Act? Is that the CTC's job?

Mr. Marchand (Langelier): Part is the CTC's responsibility. Power in many fields is theirs.

Mr. Rose: Section 262, for instance, is devoted precisely to the provision of rolling stock by the rail lines. Whose responsibility is that? Is that yours, Mr. Minister, or is it Mr. Benson's?

Mr. Marchand (Langelier): It is the CTC's.

Mr. Rose: The CTC's; when I asked him, he did not want it either.

Mr. Marchand (Langelier): No? Andthe railways do not want iteither. This is why we do not have cars.

[*Interpretation*]

Je répète ce que j'ai dit ou ce que j'ai essayé de dire à la Chambre, l'idée maîtresse étant que ces compagnies ne sont pas différentes des autres entreprises privées, mais qu'en même temps, nous leur imposons certaines obligations. Pour satisfaire à ces obligations, elles ont dû augmenter leurs tarifs dans certains secteurs sans justification apparente. Devant transporter le grain, et la loi les y oblige, elles ont tendance à augmenter leurs tarifs dans d'autres secteurs. Pourquoi ce seul secteur de la société en fait-il les frais? C'est là que se trouve l'idée maîtresse.

Nous aurions pu dire dans la Loi sur les transports: «Vous êtes une entreprise privée, faites des profits et assumez vos responsabilités.» Mais ce n'est pas ce que nous avons dit. Nous leur avons dit à la fois qu'elles étaient censées être guidées par les principes de la concurrence, et que nous leur imposions un certain nombre d'obligations. Par exemple, et c'est quelque chose qui me frappe, je ne sais si je l'ai mentionné à la Chambre, nous avons dit: «Vous devez maintenir certains trains de voyageurs, mais nous ne vous accorderons des subventions pour ces trains que pour les frais d'exploitation.» Cela veut dire qu'elles n'ont pas l'autorisation de consacrer un sou de ces subventions à l'entretien, au renouvellement de l'équipement. On a donc dans de nombreux endroits de vieux trains. Nous avons eu beaucoup de plaintes à ce sujet.

C'est ce que nous essayons de réviser. Nous savons que nous sommes dans le genre de pays où il sera toujours impossible au chemin de fer d'être rentable. Si on veut que le chemin de fer aille dans le Nord, je ne vois pas comment il peut être rentable, mais il se peut que cela serve l'intérêt national. Si on dit que le seul principe est celui de la libre entreprise, je réponds qu'ou bien ils ne le feront pas, ou bien il nous faudra en assumer les frais, subventionner le CP et le CN. Il s'agit de toutes ces choses et je ne vais pas répéter mon discours, monsieur Rose.

M. Rose: J'ai eu peur un instant, monsieur le ministre, que c'était précisément ce que vous alliez faire. Vous avez dépassé le domaine du chemin de fer. Vous avez parlé d'un certain nombre de transporteurs aériens régionaux qui veulent se développer.

Toutefois, il m'a intéressé de vous entendre dire dans une de vos remarques que vous n'aviez pas le pouvoir de requérir des chemins de fer qu'ils fournissent certains équipements roulants pour tout le trafic.

M. Marchand (Langelier): Pas en tant que ministre.

M. Rose: N'avez-vous pas la responsabilité d'administrer la Loi sur les chemins de fer? Est-ce la tâche de la CCT?

M. Marchand (Langelier): C'est en partie la responsabilité de la CCT. Ils ont ce pouvoir dans de nombreux domaines.

M. Rose: Par exemple, l'article 262 est consacré précisément à l'approvisionnement en équipement roulant par les lignes ferroviaires. Qui est responsable de cela? Est-ce vous, monsieur le ministre, ou est-ce M. Benson?

M. Marchand (Langelier): C'est la CCT.

M. Rose: La CCT; lorsque je le lui ai demandé, il n'en a pas voulu non plus.

M. Marchand (Langelier): Non? Et les chemins de fer n'en veulent pas non plus. C'est pourquoi, nous n'avons pas de wagons.

[*Texte*]

This mixture of power. For example, what did we do when we wanted to have more hopper cars to move grain?

An hon. Member: You bought them!

• 1640

Mr. Marchand (Langelier): The Government of Canada had to pay for them. We gave the hoppers cars. We said to the railways, "Come on, you operate the hopper cars"; they do not even want to pay for the maintenance. I understand that is their principle if they do not make money. But what I do not understand is why we do not change it. When it becomes normal there are certain services which have to be rendered by railways in Canada and if we have to pay for them, let us pay for them; that is all.

Mr. Rose: Could I take from your speech that if competition and the free enterprise philosophy will not work for Canada as a purely competitive system in transportation generally, then are you prepared to promote some other form of policy and when can we hear about it?

Mr. Marchand (Langelier): I am ready to do that; I will try it and I will see how successful I will be. Free competition we do not have everywhere in transport because in air services we do not have competition. You have a regional carrier that has the permit to operate on a route and there is no competition at all. So it is not true: sometimes it is true; sometimes it is not true. The problem I raised with the regional carriers is not because I was complaining about their efficiency, and maybe some are better than even Air Canada; but what I am saying is that because they are in the jet business, they need a lot of money and they want long hauls, they want long routes so that they can make money and some of them are no longer interested in short hauls. So people are complaining and say, "How come you are abandoning this service, say, between Brandon, Yorkton and Winnipeg—because the airline was no longer making any money." Where is the idea of service to the population in all this?

Mr. Rose: That is what I would like to know. That is why we are waiting for your policy. I have three quick questions that will not take too long. One is that throughout your report there is a constant reference to the preoccupation of MOT with safety and testing. If this is the case, unless this is just a new thing especially in terms of rail lines, why are three times more derailments in Canada now than in 1959 and double those of 1972?

The other one is that there was a phrase in the report that we had earlier—I cannot find it—something to the effect that our transportation needs do not stop with the provision of rail cars and we have to have some other forms because there were ships waiting around in the harbours, etc. That is a tantalizing phrase because it might have something to do with the coastal trade or the Dowling report of the development of a Canadian merchant marine. That is point two.

Point three, and my last one and I will not ask any more, is when are you going to allow us to go and look at the rail conditions west of Thunder Bay because we have been trying now for a year in this Committee.

[*Interprétation*]

C'est ce mélange des pouvoirs. Par exemple, qu'avons-nous fait lorsque nous avons voulu avoir plus de wagons-trémies pour transporter le grain?

Une voix: Vous les avez achetés!

M. Marchand (Langelier): C'est le gouvernement du Canada qui a dû les payer. Nous avons donné les wagons-trémies. Nous avons dit aux chemins de fer que c'était à eux de s'occuper de ces wagons-trémies, et ils ne veulent même pas assurer leur entretien. C'est leur politique quand ce n'est pas rentable et je le comprends. Mais ce que je ne comprends pas c'est pourquoi nous ne le changeons pas. Certains services doivent être rendus par les chemins de fer au Canada et si nous devons en assumer les frais, assumons-en les frais, c'est tout.

M. Rose: Pourrais-je déduire de votre discours que si la politique de la concurrence et de la libre entreprise ne marche pas au Canada dans le domaine des transports, êtes-vous alors disposé à préconiser une autre forme de politique et quand en entendrons-nous parler?

M. Marchand (Langelier): Je suis prêt à le faire, je l'essaierai et j'en analyserai le succès. La libre concurrence n'existe pas dans tous les domaines du transport, dans le domaine aérien, par exemple, il n'y a pas de concurrence. On peut avoir un transporteur régional qui a un permis pour exploiter une ligne et il n'y a pas du tout de concurrence. Ce n'est donc pas vrai, parfois, c'est vrai parfois cela ne l'est pas. Si j'ai soulevé le problème des transporteurs régionaux ce n'est pas parce que je me plaignais de leur efficacité, et certains peuvent être plus efficaces qu'Air Canada, mais ce que je voulais dire c'est qu'étant dans le domaine de l'aviation, ils ont besoin de beaucoup de recettes et ils veulent exploiter des lignes à longue distance afin de pouvoir faire des profits et les vols sur distance courte n'intéressent plus certains d'entre eux. Alors, les gens se plaignent et ils nous demandent pourquoi on abandonne ce service, disons, entre Brandon, Yorkton et Winnipeg simplement parce que la ligne n'est pas rentable? Qu'en est-il à ce moment-là de l'idée de service à la population?

M. Rose: C'est ce que j'aimerais savoir. C'est pourquoi nous attendons votre déclaration de politique. J'ai trois brèves questions qui ne seront pas trop longues. Premièrement, tout au long de votre rapport, il est fait état constamment de la préoccupation du ministère quant à la sécurité et aux tests. Si tel est le cas, à moins que cela ne soit simplement une nouveauté dans le cas des lignes ferroviaires, pourquoi y a-t-il eu trois fois plus de déraillements au Canada cette année qu'en 1959 et deux fois plus qu'en 1972?

Deuxièmement, il est dit dans le rapport que nous avons eu précédemment—je n'arrive pas à le trouver—que nos besoins en transport ne s'arrêtent pas à l'approvisionnement en wagons de chemin de fer et qu'il nous faut avoir d'autres formes car il y a des bateaux qui attendent dans les ports, etc., etc. C'est très inquiétant car il se peut que cela ait quelque chose à voir avec le commerce côtier ou le rapport Dowling sur le développement d'une marine marchande canadienne. Il s'agit de mon deuxième point.

Troisièmement, et ce sera mon troisième et dernier point, quand allez-vous nous permettre de nous rendre sur place pour étudier les conditions ferroviaires à l'ouest de Thunder Bay, cela fait un an que nous essayons de nous y rendre avec ce Comité.

[*Text*]

An hon. Member: . . . in Montreal.

Mr. Rose: We did that one.

Mr. Marchand (Langelier): It depends on what you are interested in. What I am interested in, and I presume you are too, if we are going to change some of the things—this is your main interest, I think, in the House—and if I produce, say, a policy paper of some kind that we can all discuss, I think this is the main interest. If you tell me, "We have been to the West and there is a shortage of lumber cars," I will tell you, "You do not have to go; yes, there are. We are buying more hopper cars because there is a shortage. You do not need to go there for that." You may have other reasons to go and on this I am ready to negotiate with your Chairman to see how we can organize things so that your Committee can travel. But just to go there and say, "You know we have been there and we saw that there were 15 cars caught in the snow", I have a picture of that; if you want to see it I am ready to produce it.

Mr. Rose: I raised two other points . . .

The Chairman: Just a minute, Mr. Rose. I understand the bell is ringing, summoning members to the House of Commons. I think we must answer that bell.

Mr. Rose: Could we have the Minister's reply?

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: It is simply to determine when the Committee will meet again, Mr. Chairman.

An hon. Member: . . . saved by the bell.

The Chairman: We could meet next Tuesday evening.

An hon. Member: How about tonight? The Minister has his people here.

Mr. Marchand (Langelier): I have someone to meet in Toronto. It is a bit difficult for me.

• 1645

The Chairman: The Minister advises me he is not particularly available tonight.

Mr. Marchand (Langelier): I have somebody from Toronto coming to see me tonight.

Mr. Mazankowski: How about tomorrow morning at 9.30?

Mr. Marchand (Langelier): It is a little too tight but you can sit. We have all the people of the department who can come.

The Chairman: We will try to arrange it and the notice will be sent out for next Tuesday.

[*Interpretation*]

Une voix: . . . à Montréal.

M. Rose: Nous y avons déjà été.

M. Marchand (Langelier): Cela dépend de ce qui vous intéresse. Ce qui m'intéresse, et je suppose que ça vous intéresse également, si nous décidons d'apporter certaines modifications—c'est votre principal intérêt, à mon avis, à la Chambre—et si je propose disons, un document d'orientation politique que nous puissions tous discuter, je pense que c'est ce qui vous intéresse en premier. Si vous me dites: «nous nous sommes rendus dans l'Ouest et il y a pénurie de wagons pour le transport du bois», je vous répondrai: «vous n'avez pas besoin d'y aller, oui, il y a pénurie. Nous achetons plus de wagons trémie car il y a pénurie. Vous n'avez pas besoin d'y aller pour cela». Vous pouvez avoir d'autres raisons de vous rendre dans l'Ouest et je suis tout prêt à négocier avec votre président pour voir comment nous pouvons organiser cela afin que votre Comité puisse se déplacer. Mais se rendre simplement là-bas et dire: «vous savez nous avons été là-bas et nous avons vu que 15 wagons étaient coincés dans la neige», j'en ai une photo et si vous voulez la voir je suis prêt à vous la montrer.

M. Rose: J'ai soulevé deux autres points . . .

Le président: Une minute, monsieur Rose. Je crois que la cloche sonne, demandant aux députés de se rendre à la Chambre. Il nous faut répondre à cette cloche.

M. Rose: Pourrions-nous avoir la réponse du ministre?

M. Mazankowski: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je veux simplement savoir quand le Comité se réunira de nouveau, monsieur le président.

Une voix: . . . sauvés par la cloche.

Le président: Nous pourrions nous réunir mardi soir prochain.

Une voix: Et ce soir? Les représentants du ministre sont présents.

M. Marchand (Langelier): Je dois rencontrer quelqu'un de Toronto. Cela m'est un peu difficile.

Le président: Le ministre me dit qu'il ne lui sera pas particulièrement facile d'être libre ce soir.

M. Marchand (Langelier): Quelqu'un de Toronto doit venir me voir ce soir.

M. Mazankowski: Et demain matin à 9 h 30?

M. Marchand (Langelier): Mon programme est très chargé mais vous pouvez siéger. Tous les fonctionnaires du ministère peuvent venir.

Le président: Nous essaierons d'arranger cela et la convocation sera envoyée pour mardi prochain.

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): And now on security, on derailment and safety, I am going to publish tomorrow the letters I received from the railways after discussion with the CTC and the union and you will have a base I think to discuss. You may be satisfied or not but you will have a document in your hands tomorrow.

The Chairman: The Committee stands adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Pour ce qui est de la sécurité, des déraillements et de la sécurité, je vais publier demain les lettres que j'ai reçues des chemins de fer après discussion avec la CCT et le syndicat ce qui vous donnera un point de départ pour la discussion. Cela ne vous satisfaira peut-être pas mais vous aurez un document entre les mains demain.

Le président: La séance du Comité est ajournée jusqu'à prochaine convocation de la présidence.

APPENDIX "A"

STATEMENT
BY
TRANSPORT MINISTER JEAN MARCHAND
ON
MINISTRY OF TRANSPORT 1974-75 ESTIMATES
TO THE
PARLIAMENTARY COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
THURSDAY, APRIL 4, 1974

MR. CHAIRMAN, I PLAN TO REVIEW THE PRINCIPAL PROGRAMS AND REQUIREMENTS OF THE MINISTRY IN THE CONTEXT OF THE MAIN TRANSPORT ESTIMATES. I WILL THEN UNDERTAKE TO RESPOND TO QUESTIONS WHICH ARE CERTAIN TO COME TO MIND AS YOU SCAN THE VAST AREAS OF ACTIVITIES IN THE FIELD OF CANADIAN TRANSPORTATION WHICH THE MINISTRY OF TRANSPORT EMBRACES AND WHICH IS REFLECTED BY MY PROPOSED ESTIMATES FOR 1974-75.

A GOOD INDICATION OF THE SIZE AND COMPLEXITY OF THE MINISTRY OF TRANSPORT IS THE FACT THAT THESE ESTIMATES INCLUDE THE ESTIMATES OF FOURTEEN SEPARATE TRANSPORTATION PROGRAMS. I REALIZE THAT MANY OF YOU MAY NOT BE FAMILIAR WITH THE MINISTRY'S ORGANIZATION STRUCTURE, THEREFORE, I FEEL IT WOULD BE WORTHWHILE TO TAKE THE TIME BRIEFLY TO OUTLINE IT FOR YOU.

WE ARE ORGANIZED IN A CORPORATE FASHION WITH THE HEAD OFFICE SO TO SPEAK RESPONSIBLE FOR SEPARATE ADMINISTRATIONS FOR EACH MODE OF TRANSPORTATION, AIR, MARINE AND SURFACE. WE ALSO HAVE TWO AGENCIES. THE FIRST, AN ARCTIC TRANSPORTATION AGENCY, WHOSE FUNCTION IS TO DEVOTE ATTENTION TO THE SPECIAL NEEDS OF THE ARCTIC. THE SECOND, A TRANSPORTATION DEVELOPMENT AGENCY WHICH IS LOCATED IN MONTREAL. THIS ORGANIZATION IS CHARGED WITH LOOKING AHEAD INTO THE FUTURE IN ORDER TO DETERMINE THE TECHNOLOGICAL AND OTHER CHANGES OCCURRING IN TRANSPORTATION. IT ALSO ASSESSES, HOW THESE CHANGES MIGHT CONTRIBUTE TO SOLVING CANADA'S UNIQUE TRANSPORTATION REQUIREMENTS CAUSED BY HER SIZE AND CLIMATIC CONDITIONS.

In addition to the administrations and agencies, the transportation family includes a number of important Crown Corporations, the National Harbours Board, St. Lawrence Seaway Authority, Northern Transportation Co. Ltd., four Pilotage Authorities, the Canadian National Railways and Air Canada and finally the Canadian Transport Commission.

These then are the components making up the Federal Government's transportation family. Tying these separate components together into a cohesive transportation corporate whole, and providing planning and policy guidance, is my headquarters staff headed up by my Deputy Minister, Gerry Stoner.

Now Mr. Chairman Let's take the committee through a broad look at this wide-spread organization through the dollar sign.

Excluding the Canadian National Railways and Air Canada, which are normally required to conduct their operations without appropriations, we estimate we will require for the 1974-75 fiscal year approximately $800 million to be provided through budgetary and loan appropriations. Other Transport corporate activities will most likely take us over the $1 billion dollar mark in this fiscal year.

Total Federal Government spending is estimated at 22 billion. It is estimated that 7.4 cents of the Government's tax dollar will go to transportation and communications.

I PROPOSE TO REVIEW THE 1974-75 ESTIMATES, DEALING IN PARTICULAR WITH THE PROGRAMS COMPRISING THE MINISTRY PROPER, AS SHOWN ON PAGE 27.2 OF THE BLUE BOOK OF MAIN ESTIMATES, AND GENERALLY WITH PROGRAMS RELATED TO THE CROWN CORPORATIONS. AS IN PREVIOUS YEARS, THE HEADS OF THESE CORPORATIONS AND THE PRESIDENT OF THE CTC WILL APPEAR BEFORE THE COMMITTEE TO SUPPORT THEIR ESTIMATES.

BUT FIRST, I WANT TO COMMENT BRIEFLY ON SOME OF THE HIGHLIGHTS OF THE PAST YEAR IN RESPECT TO BOTH ACHIEVEMENTS AND PROBLEMS. I THINK IT IS FAIR TO SAY THAT THE MINISTRY OF TRANSPORT HAS HAD ITS SHARE OF BOTH.

LOOKING AT AVIATION, THERE IS AN OBVIOUS NEED TO GO AHEAD WITH THE ESTABLISHMENT OF A SHORT-TAKE-OFF-LANDING EXPERIMENTAL SERVICE BETWEEN MONTREAL AND OTTAWA CALLED STOL FOR SHORT. IT IS SCHEDULED TO GO INTO OPERATION THIS JUNE FOR A TWO-YEAR PERIOD. AS YOU KNOW WE BUDGETED $15.5 MILLION FOR THE BUYING OF AIRCRAFT AND BUILDING OF STOLPORTS IN MONTREAL AND OTTAWA.

AS PART OF MY MINISTRY'S NEVER ENDING CAMPAIGN FOR THE ENHANCING OF SAFETY IN ALL MODES OF TRANSPORTATION WE AWARDED AN $18.6 MILLION CONTRACT FOR THE FIRST PHASE OF WHAT WILL BE AN ENTIRELY AUTOMATED AIR SURVEILLANCE SYSTEM BY THE MID-1980'S. THE PROJECT WILL HAVE COST $74 MILLION BY THE TIME IT IS FINISHED, IN TODAY'S DOLLARS.

THE SAFETY OF FLIGHT IN REMOTE NORTHERN PARTS OF CANADA HAS BEEN STEPPED UP BY THE COMMENCEMENT OF A $3.7 MILLION PROGRAM FOR AN IMPROVED SYSTEM OF AIR NAVIGATION AIDS TO MEET REQUIREMENTS ARISING FROM THE INCREASED AMOUNT OF ARCTIC AIR TRAFFIC IN RECENT YEARS.

WE WILL ALSO SPEND AT LEAST $40 MILLION OVER THE NEXT FIVE YEARS TO IMPROVE AIR TRANSPORTATION FACILITIES AT A LARGE NUMBER OF COMMUNITIES IN THE YUKON AND NORTHWEST TERRITORIES.

NEW STANDARDS HAVE ALSO BEEN ISSUED GOVERNING THE OPERATION OF SMALL COMMERCIAL AIRCRAFT AND HAVE SET FORTH SPECIFIC TRAINING AND PROFICIENCY REQUIREMENTS FOR FLIGHT CREWS AND CABIN ATTENDANTS. THESE STANDARDS ENSURE THAT A HIGHER DEGREE OF SAFETY WILL PREVAIL FOR BOTH AIR CREWS AND PASSENGERS, AND BRING SUCH OPERATIONS MORE IN LINE WITH THOSE INVOLVING COMMERCIAL PASSENGER AIR OPERATIONS.

A FURTHER ENDEAVOUR TO ENHANCE FLIGHT SAFETY HAS BEEN THE ISSUANCE OF AN ORDER REGULATING THE INSTALLATION OF MINIMUM STANDARDS FOR FLIGHT INSTRUMENT SYSTEMS AND EQUIPMENT IN AIRCRAFT MAKING DAYTIME FLIGHTS UNDER VISUAL FLIGHT RULES -- THIS IS KNOWN BY THE EXPERTS AS VFR.

STILL IN THE SAFETY FIELD WAS THE AWARD OF A CONTRACT FOR A CENTRAL COMPUTER COMPLEX TO BE USED IN THE DEVELOPMENT OF A $4.3 MILLION AIR TRAFFIC CONTROL SIMULATION CENTRE IN HULL. THIS WILL PROVIDE AN AIR TRAFFIC CONTROL RESEARCH AND DEVELOPMENT FACILITY THAT WILL BE UNSURPASSED IN THE WORLD AND IT WILL ENSURE

THAT NEW CONTROLLERS RECEIVE THE BEST OF TRAINING FACILITIES. ALSO A PROGRAM TO PROVIDE DIGITAL RADAR SIMULATORS FOR CONTROLLER TRAINING AT MONCTON, TORONTO AND MONTREAL REGIONAL ATC TRAINING SCHOOLS IS INCORPORATED IN THIS PLANNING.

OTHER IMPORTANT NEW MEASURES IN AVIATION SAFETY THAT HAVE BEEN UNDERTAKEN IN RECENT MONTHS, INCLUDE THE INTRODUCTION OF REGULATIONS REQUIRING THE USE OF EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS (ELT's). THESE REGULATIONS WILL BE REQUIRED FOR MOST CANADIAN AIRCRAFT BY JULY 1 OF THIS YEAR. THE LEGISLATION IS EXPECTED TO INCREASE THE SPEED WITH WHICH DOWNED AIRCRAFT CAN BE LOCATED FOLLOWING AN ACCIDENT AND THE PROSPECTS FOR THE RESCUE OF AIR CRASH VICTIMS WILL BE GREATLY IMPROVED.

DURING 1973, IN THE FACE OF INCREASING AERIAL HIJACKING AROUND THE WORLD, THE AERONAUTICS ACT WAS AMENDED TO PROVIDE THE AUTHORITY NECESSARY TO CARRY OUT MORE STRICT SECURITY MEASURES AT AIRPORTS AND ABOARD AIRCRAFT THAN HAD PREVIOUSLY EXISTED. UNFORTUNATELY, MANY COUNTRIES HAVE NOT ACCEPTED THE OBVIOUS LEAD WE HAVE TAKEN IN THIS FIELD.

THE VOLUME OF AIRPORT CONSTRUCTION WILL REACH A PEAK DURING THE 1974-75 PERIOD AT THE NEW MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT AT MIRABEL. THE OPENING IS STILL SCHEDULED FOR MID-1975.

DURING THE 1973/74 FISCAL YEAR, WE UNDERTOOK MAJOR RENOVATIONS TO UPGRADE AIRPORTS IN CALGARY, SASKATOON, LONDON, REGINA, QUEBEC CITY, EDMONTON AND VANCOUVER AND THE MINISTRY GAVE SUBSIDIES OF $4.6 MILLION TO ASSIST SMALL AIRPORTS IN 1973-74. WE PLAN TO ALLOCATE THE SAME AMOUNT IN 1974-75.

As you know, we plan to follow the example of many other countries around the world and institute an airport charge as a means to offset our deficit in operating our airports. We anticipate that this charge will reduce the present deficit of some $80 million by some $30 million.

Last year was also an active one in our international air bilateral negotiations. Canada and the United States agreed on the establishment of 47 new air routes, making it the largest such agreement in the history of world civil aviation. I expect we will formally sign the new agreement with the United States and assign the new routes to Canadian carriers in the very near future. In a policy announcement, I also defined new international civil aviation guidelines to "divide the world" between Canada's two main air carriers.

On the marine side, the St. Lawrence Seaway Authority, which functions, like the National Harbours Board, with the Canadian Marine Transportation Administration, had new cargo records for the fourth consecutive year. Cargo tonnage in 1973, on the Montreal-Lake Ontario section amounted to 57.6 million tons, an increase of 7.4 percent over 1972.

A major improvement to the Seaway built at a cost of $188 million was inaugurated last year when the Welland By-Pass was opened to traffic in March 1973. The new section, a comparatively straight 8.3 mile channel replaced an old section of the Canal which bisected the City of Welland, Ontario. The new section provides a 350-foot navigable width as against the 192

FOOT WIDE PART OF THE CANAL IT REPLACED. THERE ARE NO OVERHEAD OBSTRUCTIONS AS ALL LAND TRAFFIC IS HANDLED BY TUNNELS. THE NET RESULT HAS BROUGHT ABOUT A 50-MINUTE SAVING IN ROUND-TRIP TRANSIT TIME.

MORE THAN 100,000 TONS OF CARGO WERE SHIPPED TO SOME 60 SITES IN THE EASTERN ARCTIC DURING THE ANNUAL RESUPPLY OF ARCTIC OUTPOSTS AND DEW-LINE BASES DURING LAST SUMMER. THE MISSION WAS CARRIED OUT BY 14 CANADIAN COAST GUARD SHIPS, ELEVEN OF THEM ICEBREAKERS AND 18 CHARTERED VESSELS, FOUR OF THEM TANKERS.

WESTERN ARCTIC POINTS ARE SUPPLIED THROUGH THE CROWN-OWNED NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LTD., WHICH USES THE MACKENZIE RIVER SYSTEM. LAST JULY, A CONVOY OF SEVEN TUGS AND 25 BARGES, THE LARGEST TO TRAVEL TO THE NORTH, LEFT VANCOUVER ON A MONTH-LONG, 4,800 MILE VOYAGE ALONG THE BRITISH COLUMBIA AND ALASKA COASTS TRANSPORTING $20 MILLION IN NEW EQUIPMENT TO THE MACKENZIE RIVER AREA.

FOLLOWING DISCUSSIONS AND CONSULTATIONS WITH PROVINCIAL OFFICIALS, SHIPPING INTERESTS, AND VARIOUS PORT AND HARBOUR REPRESENTATIVES EXTENDING OVER NEARLY TWO YEARS, THE FOUR REGIONAL PILOTAGE AUTHORITIES HAVE NOW PUBLISHED NEW PILOTAGE REGULATIONS. THESE ARE DESIGNED TO PROVIDE A MORE EFFICIENT AND SAFE PILOTAGE SERVICE AND REDUCE, AND ULTIMATELY ELIMINATE, THE NEED FOR SUB-SIDIZATION OF THE PILOTAGE SERVICE BY THE CANADIAN TAXPAYER. I AM NOT SATISFIED THAT THIS LEGISLATION EFFECTIVELY PROTECTS THE PUBLIC AND THAT THE STRUCTURES OF THE PILOTAGE AUTHORITIES ARE CORRECT. SINCE THIS IS THE FIRST TIME WE HAVE TRIED THIS SYSTEM PERHAPS WE SHOULD GIVE THEM A FEW MORE MONTHS BEFORE MAKING ANY

DECISIONS. I WOULD APPRECIATE ANY VIEWS YOUR COMMITTEE MAY ALSO HAVE IN THIS MATTER AS I AM SURE THEY WILL ALSO AGREE THAT FROM WEST TO EAST IT IS NOT AN EASY SITUATION TO RESOLVE. PERHAPS LIKE SOME OTHER COUNTRIES WE SHOULD CONSIDER FULL GOVERNMENT CONTROL.

ON THE ENVIRONMENT SIDE OF THE HOUSE SIX MAJOR OIL SPILLS WERE AVERTED THAT OCCURRED LAST YEAR THROUGH ACTION TAKEN BY TRANSPORT'S NATIONAL POLLUTION CONTINGENCY PLANS. AS MANY AS 30 MINOR SPILLS WERE ALSO CONTAINED. OIL POLLUTION CONTINGENCY EQUIPMENT IS NOW DEPLOYED IN STRATEGIC AREAS OF CANADA, ALONG EASTERN, WESTERN, ARCTIC WATERS AND THE GREAT LAKES SYSTEM.

EXPERIENCE HAS BEEN GAINED IN THE ENFORCEMENT OF NEWLY PROMULGATED REGULATIONS DEALING WITH POLLUTION PREVENTION AND MARINE SAFETY WHICH APPLY TO FOREIGN VESSELS AS WELL AS SHIPS OF CANADIAN REGISTRY IN ALL CANADIAN WATERS INCLUDING THE ARCTIC. IN ADDITION, THE MINISTRY OF TRANSPORT MADE A CONSIDERABLE CONTRIBUTION TO THE 1973 INTERNATIONAL MARINE POLLUTION PREVENTION CONFERENCE. WE ARE ALSO PREPARING FOR OTHER FORTHCOMING INTERNATIONAL CONFERENCES WHICH WILL HAVE THE OBJECTIVE OF INCREASING THE SAFETY OF ALL SHIPS AND WHICH WILL FOR THE FIRST TIME APPLY TO FISHING VESSELS. CANADIAN FISHING ASSOCIATIONS HAVE BEEN CONSULTED IN THE DEVELOPMENT OF THESE PROPOSALS.

THE MINISTRY'S SURFACE TRANSPORTATION ADMINISTRATION, IN THE PAST YEAR, HAS HAD TO COPE WITH PROBLEMS IN THE FERRY SERVICE TO NEWFOUNDLAND AS A RESULT OF STRIKES WHICH CAUSED A BACKLOG OF FREIGHT TO THAT PROVINCE. CANADIAN FORCES HERCULES AIRCRAFT WERE PRESSED INTO SERVICE TO ENSURE THE FLOW OF VITAL SUPPLIES.

In keeping with the Government's objective to nurture the Canadian ship building industry as much as possible, we have let a contract to build a new railcar ferry which is needed for the service between Port-aux-Basques, Newfoundland and North Sydney, Nova Scotia.

Accomplishments of our Road and Motor Vehicle Traffic Safety program have been very significant. With the full cooperation and support of the ten provincial governments, dramatic improvements in the safety of automobiles have been realized. These have resulted in the saving of hundreds of lives and the prevention of countless injuries.

To ensure compliance with the 50 existing Motor Vehicle Safety Standards, the Branch has made during the past year about 1,000 visits to vehicle manufacturers, tested about 850 components and vehicles, investigated more than 1,000 safety-related complaints and investigated about 140 accidents. In the first nine months of the last fiscal year, Branch investigations contributed to 30 recall campaigns by vehicle manufacturers involving the recall of 31,000 vehicles.

Eight new Motor Vehicle Safety Standards were introduced during the past year providing significant improvements in automobile roof strength, bumpers, seat belts and lights.

Further, more new safety standards for trucks and buses, including school buses, and automobiles, as well as increased testing, investigations and inspections are planned for the 74/75 fiscal year which is reflected in the estimates.

During 1973, road safety research and development scientists have managed 20 major studies designed to develop countermeasures which can be employed to reduce road casualties. They have developed a national accident data system which will provide federal and provincial road safety officials with improved imformation upon which to base accident prevention programs. During the 74/75 fiscal year work will continue on measures to reduce alcohol-impaired driving, increase seat belt use, correct hazardous road locations and improve vehicle maintenance.

The groundwork has been completed for a major federal-provincial road safety program employing the results of recent research to reduce the road fatality rate in Canada by 15 percent over the next five years, which is a multi-nation NATO objective. As members of the committee probably know, provincial officials met with us on this objective last week and jointly we believe we can meet the goal.

Now Mr. Chairman, I propose to review the 1974/75 estimates. I will deal first with the General financing requirements. Then, in somewhat more detail, I will review the various individual projects.

The Main Estimates of the Ministry, excluding Crown Corporations, for the coming fiscal year comprise $549 million in budgetary appropriations and $154 million in loans, for a total of $703 million. This is in comparison with the 1973/74

ESTIMATES OF $464 MILLION IN BUDGETARY APPROPRIATIONS AND $158 MILLION IN LOANS, FOR A TOTAL OF $622 MILLION. THE TOTAL INCREASE OF $81 MILLION RESULTS FROM HIGHER BUDGETARY APPROPRIATIONS OF $85 MILLION AND FROM A DECREASE OF $4 MILLION IN LOAN REQUIREMENTS.

TO MEET THE NEEDS OF THE AIR TRANSPORTATION ADMINISTRATION, I AM ASKING PARLIAMENT'S APPROVAL OF BUDGETARY APPROPRIATION TOTALLING $247 MILLION, AND $124 MILLION IN THE FORM OF INCREASED LOAN AUTHORITY IN SUPPORT OF AIRPORTS AT MONTREAL AND TORONTO.

AT MIRABEL, THE VOLUME OF CONSTRUCTION WILL REACH A PEAK DURING THE 1974-75 FISCAL YEAR AND I AM ASKING $112.5 MILLION FOR THE 1974-75 FISCAL YEAR TO COMPLETE THE FIRST PHASE OF THIS PROJECT.

DESIGN AND CONSTRUCTION OF THE $63 MILLION PASSENGER TERMINAL FACILITIES AT MIRABEL IS PROCEEDING ON SCHEDULE.

CONSTRUCTION OF THE TWO INITIAL MIRABEL RUNWAYS, STARTED IN SEPTEMBER 1970, ARE SCHEDULED FOR COMPLETION IN MID-1974. CONSTRUCTION OF THE PASSENGER AND CARGO APRON IS WELL UNDER WAY.

AT THE PRESENT TIME, AIRPLANES ARE HOSED DOWN WITH AN EXPENSIVE SOLUTION TO REMOVE ICE FROM THEIR WINGS IN WINTER-TIME. THE PLAN AT MIRABEL IS TO BUILD A SPECIAL APRON WITH ITS OWN DRAINAGE SYSTEM SO THE SOLUTION CAN BE RECYCLED AND USED AGAIN WITH OBVIOUS COST SAVINGS.

NEGOTIATIONS WITH THE PROVINCE OF QUEBEC REGARDING PHASED DEVELOPMENT OF THE REGIONAL ROAD NETWORK AND OTHER AIRPORT SUPPORT FACILITIES HAVE PROGRESSED SATISFACTORILY. AGREEMENT HAS BEEN REACHED IN REGARD TO THE A-13 AUTOROUTE. RECENT ANNOUNCEMENTS CONCERNING QUEBEC RECOMMENDATIONS ON ADDITIONAL GROUND ACCESS SYSTEMS TO THE AIRPORT HAVE YET TO BE REVIEWED.

AT TORONTO'S MALTON AIRPORT, CAPITAL EXPENDITURES WILL PROBABLY AMOUNT TO $22 MILLION IN 1974-75. IMPROVEMENTS TO AIR TERMINAL BUILDING NO. 1 WILL REQUIRE THE EXPENDITURE OF $4.1 MILLION WHILE THE MODIFICATIONS TO STAGES 1 AND 2 OF THE NO.2 AIR TERMINAL BUILDING WILL REQUIRE $6.8 MILLION. ADJACENT PARKING STRUCTURES TO THESE TERMINALS WILL ACCOUNT FOR ANOTHER $4 MILLION.

APART FROM MONTREAL AND TORONTO, WE WILL NEED OVER $43 MILLION FOR THE CONTINUATION OR COMPLETION OF WORK ON NINE AIRPORTS AND THE START OF WORK ON EIGHT OTHER NEW AIRPORT PROJECTS.

THE BIGGEST ITEM IS FOR CONSTRUCTION OF THE NEW AIR TERMINAL BUILDING FOR CALGARY. ALTHOUGH WE QUOTED EARLIER A FIGURE OF $61 MILLION FOR THE NEW TERMINAL COMPLEX AT THE CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT, THE MOST RECENT TOTAL ESTIMATED COST IN TODAY'S DOLLARS IS $74.3 MILLION OF WHICH $23.5 MILLION IS IN THE 1974-75 EXPENDITURES.

We have also earmarked in 74/75, $3 million for work on the modification of the Vancouver Air Terminal Complex; $1 million for an Edmonton Satellite Airport; $1.4 million on the new Saskatoon Air Terminal and $3.5 million for runway extension at London.

New projects also programmed for 1974-75 are work on airports at Prince George, B.C., Lac La Ronge, Sask., Quebec City, Blanc Sablon, Que., and Sept Isles, Charlo, N.B. and Gander, Nfld.

We are also seeking $3.3 million for the installation of physical security measures at 23 of our major domestic airports. The need for this program is quite obvious.

We will also need to spend $4.8 million for the construction, extension or improvements of Air Traffic Control Towers, area control centres and Air Traffic Services regional simulators at Castlegar, B.C., Carp, Ont., St. John's, Nfld., Moncton, Montreal and Toronto.

We are very concerned with maintaining and improving our aerial telecommunications and electronics equipment to maintain a high level of safety in the face of more and more people flying. World-wide passenger traffic increased from 175 million in 1965 to 330 million in 1971. The forecast for 1978 is 720 million. The forecasts for Canadian passenger traffic indicate an average growth rate of about eight percent per annum for the period 1972-78. Air cargo handled in Canada, on the other hand,

IS EXPECTED TO GROW AT 17.8 PERCENT PER ANNUM OVER THE SAME PERIOD. DEPENDING ON WHICH WAY YOU LOOK AT IT OUR FORECASTS IN CANADA HAVE BEEN VERY CLOSE TO THE ESTIMATES OF OTHER COUNTRIES.

DURING THIS FISCAL YEAR WE WILL NEED $12 MILLION FOR A VARIETY OF AERIAL AIDS. THE BIGGEST ITEM WILL BE FOR $7.1 MILLION FOR THE PROCUREMENT OF EQUIPMENT FOR THE JOINT ENROUTE TERMINAL SYSTEMS, CALLED JETS FOR SHORT. THIS IS THE CONTRACT I MENTIONED EARLIER WHICH WE AWARDED LAST YEAR TOWARDS AN AUTOMATED AIR TRAFFIC CONTROL SYSTEM AND WHICH WILL COST $74 MILLION PLUS BY THE TIME OF COMPLETION OF ALL ITS PHASES. THIS $12 MILLION FIGURE ALSO INCLUDES AN EXPENDITURE OF $1.1 MILLION AS PART OF OUR OVERALL PROGRAM TO FURTHER ENHANCE SAFE FLYING IN THE ARCTIC. THE BASIC ARCTIC PROGRAM INVOLVES THE INSTALLATION OF PREFABRICATED UNITS CALLED ARCTIC PACKAGES. THESE CAN BE AIRLIFTED AND EASILY ASSEMBLED IN REMOTE AREAS.

OF VITAL CONCERN TO MANY FACETS OF OUR SOCIETY IS GROUND TRANSPORTATION. AS YOU KNOW, THIS IS ALSO OF PRIME CONCERN TO ME. THE CANADIAN SURFACE TRANSPORTATION ADMINISTRATION HAS ESTIMATED BUDGETARY EXPENDITURES FOR 1974-75 AMOUNTING TO SOME $125 MILLION. THIS IS AN INCREASE OF NEARLY $56 MILLION OVER THE 1973-74 ESTIMATES.

SOME $20 MILLION OF THE INCREASE RESULTS FROM THE CONTINUING AND SUBSTANTIAL TRAFFIC GROWTH ON EAST COAST FERRY SERVICES. 1974-75 SURFACE ESTIMATES INCLUDE, IN ADDITION TO A HIGHER OPERATING BUDGET, FUNDS FOR CONSTRUCTION OF THE NEW

RAILCAR FERRY FOR GULF SERVICE. TENDERS FOR THIS VESSEL, EXPECTED TO COST $14 MILLION, WERE AWARDED THIS PAST WINTER AND 1974-75 EXPENDITURES ON THIS PROJECT AMOUNT TO $4 MILLION.

FUNDS ARE ALSO ASSIGNED FOR DETAILED PLANNING RELATED FOR LARGE, HIGH SPEED, FAST TURNAROUND PASSENGER AND VEHICLE FERRIES FOR THE NEWFOUNDLAND SERVICE AND FOR TERMINAL MODIFICATIONS TO HANDLE MORE EFFICIENTLY THE GROWING PASSENGER, FREIGHT AND TRUCK TRAFFIC.

SURFACE CONTRIBUTIONS HAVE INCREASED BY $34.5 MILLION OVER 1973-74 AND ARE RELATED MAINLY TO:

1. $15.7 MILLION FOR HIGHWAY STANDARDIZATION IN THE FOUR WESTERN PROVINCES. THIS HIGHWAY PROGRAM WAS ANNOUNCED AT THE WESTERN ECONOMIC OPPORTUNITIES CONFERENCE HELD IN CALGARY LAST JULY. ITS PURPOSE IS TO STRENGTHEN THE PRAIRIE HIGHWAY NETWORK TO THE LEVEL OF BRITISH COLUMBIA'S. AT THE PRESENT TIME, EACH OF THE FOUR WESTERN PROVINCES HAS A DIFFERENT LOAD CAPACITY ON ITS ROAD NETWORK. THE TOTAL COST OF THE PROGRAM IS EXPECTED TO BE ABOUT $160 MILLION WITH THE FEDERAL GOVERNMENT CONTRIBUTING ABOUT $78 MILLION.

2. WE ARE ALSO CONTRIBUTING $10 MILLION FOR THE UPGRADING OF HIGHWAYS IN THE NORTHERN AREAS OF THE WESTERN PROVINCES. THIS PROGRAM WAS ALSO ANNOUNCED AT WEOC. PRIOR TO THE WEOC, WE SIGNED AN AGREEMENT WITH THE B.C. GOVERNMENT FOR THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORTATION

AND RESOURCES IN NORTHERN B.C. THIS PROGRAM AND THAT OF THE PORT OF PRINCE RUPERT IS EXPECTED TO COST THE FEDERAL GOVERNMENT ABOUT $167 MILLION. THE EXPENDITURE IN 1974-75 IS EXPECTED TO BE ABOUT $9.2 MILLION.

3. ALTHOUGH WE HAVE ANNOUNCED THAT RAILCARS WILL BE UPGRADED AND THAT WE WILL BUY MORE HOPPER CARS, I PERSONALLY QUESTION IF THIS IS GOOD ENOUGH. RAIL CARS WITHOUT LOCOMOTIVES, UNITS WITHOUT TRANS-SHIPMENT POINTS AND THE SHIPS TO CARRY THE PRODUCE ON TO ITS DESTINATION CANNOT BE IGNORED BY JUST SAYING WE DON'T HAVE ENOUGH RAIL CARS. THE COMMENTS OF YOUR COMMITTEE MR. CHAIRMAN, ON THIS MATTER I WOULD ALSO WELCOME.

RETURNING NOW TO THE BUDGET. A $30 MILLION LOAN HAS BEEN INCLUDED BY THE SURFACE ADMINISTRATION FOR THE PROVINCE OF QUEBEC TO ASSIST IN THE CONSTRUCTION OF AUTO ROUTE 13 TO THE NEW MIRABEL AIRPORT.

STILL IN THE FIELD OF SURFACE TRANSPORTATION THERE IS A NEED FOR ADDITIONAL MEASURES TO REDUCE ROAD CASUALTY RATES, THE BUDGET OF THE ROAD SAFETY BRANCH HAS BEEN INCREASED TO $6.7 MILLION FROM THE $3.7 MILLION PROVIDED LAST YEAR.

OF THE TOTAL ROAD SAFETY BUDGET, $2.7 MILLION IS TO BE INVESTED IN VEHICLE TESTING FACILITIES TO CHECK COMPLIANCE WITH SAFETY STANDARDS, INVESTIGATE PROBLEMS AND EVALUATE NEW SAFETY FEATURES.

Approximately $2 million will be spent on administering the Motor Vehicle Safety Act, including the development, enforcement and evaluation of safety standards.

The remainder of the budget will be allocated to an expanded program of road safety countermeasures development, including studies of driver behavior, road design and vehicle design.

Advances of $8 million will be made to Canadian National Railways to cover the 1974-75 cost of construction of a rail line from Terrace in B.C., to the British Columbia Railway line near Groundhog.

The Canadian Marine Transportation Administration has estimated expenditures for 1974-75 amounting to some $152 million. This is an increase of nearly $2-1/2 million over the 1973-74 estimates.

The Canadian Coast Guard program shows an increase over past years due to an ever growing need for additional icebreaking support. Winter shipping in the Gulf is increasing annually and is straining our present resources. Action in this area is also planned.

The coast guard which provides the marine components of the Canadian search and rescue organization, now has 82 vessels, twenty-two of them icebreakers, and 26 helicopters which can respond to marine emergency calls.

We have earmarked for 1974-75 $9 million for the start of construction of two heavy icebreakers which will cost $30 million each, in today's dollars, and weigh some 7,000 tons each.

It is expected that a contract will be let within the next month for the design of a Polar icebreaker. $750,000 is included in the estimates for this contract. The design concept for this vessel could also be adaptable for commercial vessels of the future.

Modification of the heavy icebreaker Labrador will be completed in the 1974-75 fiscal period in order to increase her icebreaking capability. The total cost for this project is approximately $1.6 million.

A sum of $1.6 million is also needed for the construction of a dual draft vessel specially designed for aids to navigation on the Mackenzie River and Delta area.

In 1972, an inshore rescue boat program to support pleasure boating was introduced on the West Coast. This proved to be successful and it is planned to increase this program commencing in 1975 and continuing until 1980 with the acquisition of some 25 units for use in other parts of Canada. Under the command of professional Coast Guard personnel, university students will continue to be employed in this program.

Approximately $2.6 million is earmarked in 1974-75 for the updating of radio aids to marine navigation both on vessels of the Coast Guard and on shore along with communications equipment.

The resupply of settlements in the Eastern Arctic will once again be the responsibility of the Coast Guard in 1974. $5 million has been provided in the estimates for this and approximately 100,000 tons of cargo will be shipped in Canadian Flag vessels.

Two search and rescue vessels will be purchased to replace vessels on the Great Lakes and on the West Coast. $400,000 has been programmed for this project.

You will note in the estimates an item of nearly $5 million which will allow for the completion in 1974 of the dredging of the river channel below Quebec. This was begun in 1971. The $21 million project will allow access to the Port of Quebec of large vessels drawing in depth of 48-50 feet.

We also need in 1974-75 over $4 million for the building of a $31-1/2 million Canadian Transport Training institute to be set up in Cornwall, Ontario.

The anticipated expenditures of our Transport Development Agency for 1974-75 are estimated at $7.1 million, which is $9 million less than the 1973-74 appropriation. This decrease

IS PRIMARILY BECAUSE THE PROCUREMENT PHASE OF THE STOL DEMONSTRATION PROJECT WAS COMPLETED DURING THE PAST FISCAL YEAR.

THE AGENCY IS CONTINUING ITS EFFORTS IN URBAN PUBLIC TRANSPORTATION IMPROVEMENTS AND INNOVATION, IN SUCH AREAS AS COMPUTERIZED TRAFFIC SIGNAL STUDIES, AUTOMATED TRANSIT VEHICLES AND VEHICLE SURVEILLANCE SYSTEMS.

PIPELINES, AIR CUSHION VEHICLES, MAGNETIC LEVITATION, ICEBREAKING AND TRAIN TRACK DYNAMICS ARE A FEW OF THE FIELDS IN WHICH OUR TRANSPORTATION DEVELOPMENT AGENCY IS WORKING. THE INVESTIGATION OF THE TRANSPORTATION OF ENERGY FROM REMOTE AREAS IN CANADA FORMS AN IMPORTANT PART OF THIS YEAR'S PROGRAM.

ONE OF TDA'S EFFORTS THROUGHOUT THE LAST YEAR HAS BEEN IN PROVIDING THE SECRETARIAT AND LEADERSHIP FOR THE CANADIAN ORGANIZATION FOR THE SIMPLIFICATION OF TRADE PROCEDURES (COSTPRO). STUDIES CONDUCTED IN THIS AREA HAVE IDENTIFIED POSSIBILITIES FOR SUBSTANTIAL SAVINGS THROUGH THE SIMPLIFICATION OF DOCUMENTATION AND PROCEDURES USED IN THE TRANSPORTATION AND INTERMODAL TRANSFER OF GOODS MOVING IN CANADIAN TRADE. SIGNIFICANT PROGRESS HAS BEEN MADE IN THE DEVELOPMENT OF A STANDARDIZED DOCUMENTATION SYSTEM WHICH COULD SAVE EXPORT COSTS OF UP TO 70 PERCENT. IN THIS CONNECTION, STUDIES HAVE INDICATED THAT DOCUMENTATION COSTS CANADIANS BETWEEN $1 BILLION AND $3.5 BILLION PER ANNUM. I INTEND TO INTENSIFY AND EXPAND THE WORK PROGRAM IN THIS AREA IN ORDER TO ACHIEVE SAVINGS. ALSO, WE WILL EXPLORE THE POSSIBILITIES OF

REALIZING FURTHER ECONOMIES AND FURTHER SIMPLICATION THROUGH THE APPLICATION OF AUTOMATIC DATA PROCESSING IN CARGO DATA INFORMATION SYSTEMS.

THE DEVELOPMENT AGENCY WILL CONTINUE ITS EFFORTS TO ENCOURAGE CANADIAN YOUTH TO LOOK TO TRANSPORTATION-ORIENTED CAREERS. FOR THIS PURPOSE WE HAVE PROGRAMMED $725,000 FOR STUDENT FELLOWSHIPS AND UNIVERSITY CENTRES.

FINALLY, MR. CHAIRMAN, I MUST MENTION THAT THE PAST YEAR'S ACTIVITIES IN MY MINISTRY HAVE ONCE AGAIN ACCENTUATED THE VITAL ROLES PLAYED BY OUR TRANSPORTATION SYSTEMS. THESE ACTIVITIES HAVE FOSTERED ECONOMIC GROWTH AND HAVE ESTABLISHED VIABLE LINKS BETWEEN OUR PEOPLE AND AS YOU AND YOUR COMMITTEE MEMBERS KNOW MR. CHAIRMAN, IT IS MY INTENT THAT WE DEVELOP GOVERNMENT PROGRAMS AND POLICIES WHICH WILL CONTINUE TO ENHANCE THE QUALITY OF LIFE FOR ALL CANADIANS.

NOW MR. CHAIRMAN, I WOULD BE HAPPY TO ANSWER, ALONG WITH MY DEPUTY, AND OUR OFFICIALS, THE QUESTIONS WHICH YOUR COMMITTEE MAY WISH TO RAISE.

APPENDICE «A»

EXPOSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

M. JEAN MARCHAND SUR LE

BUDGET DES DEPENSES 1974-1975

DE SON MINISTERE

AU COMITE PARLEMENTAIRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

LE 4 AVRIL 1974

Monsieur le président, je compte passer en revue les principaux programmes et obligations du Ministère dans le cadre du budget. Je répondrai par la suite aux questions que vous ne manquerez pas de poser, considérant le vaste champ d'activités dévolu à mon Ministère en matière de transport et dont mon budget de l'exercice 1974-1975 donne une idée.

L'importance et la complexité du ministère des Transports sont soulignées par le fait que ce budget comporte quatorze programmes différents dans le domaine des transports. Je me rends compte que plusieurs d'entre vous ne sont pas familiers avec l'organisation du Ministère et c'est pourquoi je pense que quelques mots de ma part sur la structure du Ministère vous seront très utile.

Le ministère des Transports est organisé à la matière d'une société, le siège principal étant responsable des diverses administrations pour chaque mode de transport: transports aériens, transports maritimes et transports de surface. Nous avons également deux agences. La première, l'Agence des transports de l'Arctique, s'occupe toute particulièrement des besoins propres à cette région en matière des transports. La seconde, le Centre de développement des transports, dont le siège est à Montréal, étudie l'avenir en vue de déterminer les changements technologiques et autres qui se produiront dans le domaine des transports. Ce centre évalue également de quelle façon ses changements peuvent contribuer à résoudre les problèmes propres au Canada en raison de son étendue et de son climat.

Outre ses diverses administrations et agences, le Ministère se compose d'un certain nombre d'importantes sociétés de la Couronne: le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société des transports du Nord Ltée, quatre

administrations de pilotage, les Chemins de fer nationaux du Canada, Air Canada et enfin, la Commission canadienne des transports.

Voilà donc les éléments qui composent le ministère des Transports. Réunir ces éléments séparés en un tout cohérent et en assurer la planification et l'orientation des politiques incombe au personnel de l'administration centrale, sous la direction de mon sous-ministre, M. Gerry Stoner.

Maintenant, monsieur le président, examinons du point de vue financier cette organisation modelé sur la grandeur du Canada.

En excluant les Chemins de fer nationaux du Canada et Air Canada qui sont normalement tenus d'assurer leur exploitation sans crédits parlementaires, nous estimons avoir besoin d'environ $800 millions de crédits et de prêts budgétaires pour l'année financière 1974-1975.

Compte tenu que les dépenses totales du gouvernement fédéral sont estimées à 22 milliards de dollars, il résulte que pour chaque dollar d'impôt perçu par le gouvernement, 7.4 cents sont alloués aux transports et communications.

Je me propose maintenant de passer en revue les prévisions budgétaires de l'exercice 1974-1975, en traitant plus particulièrement des programmes du Ministère même, indiqués à la page 27.2 du Livre bleu du budget et, plus généralement, des programmes concernant les sociétés de la Couronne. Comme par le passé, les directeurs de ses sociétés et le président de la CCT se présenteront devant le Comité pour présenter leur propre budget.

Auparavant, je tiens à faire quelques remarques sur les points saillants de l'année financière en cours tant du point de vue des

réussites que des difficultés. Je crois qu'il est juste d'admettre que le ministère des Transports a eu sa part des unes comme des autres.

Dans le domaine de l'aviation, il est évident qu'il est impératif d'aller de l'avant avec la mise sur pied d'un service expérimental d'avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) entre Montréal et Ottawa. Ce service doit commencer en juin pour une durée de deux ans. Comme vous le savez, nous avons déjà alloué $15.5 millions de crédits pour l'achat des avions et la construction d'adacports à Montréal et à Ottawa.

Dans le cadre de notre campagne permanente d'amélioration de la sécurité dans tous les modes de transport, nous avons adjugé des contrats de l'ordre de $18.6 millions pour la première phase de ce qui sera un système de surveillance aérienne entièrement automatisé complété vers 1985. Une fois terminé, ce programme aura coûté $74 millions selon la valeur actuelle.

Nous avons commencé à améliorer la sécurité des vols dans les régions éloignées du Nord canadien en mettant de l'avant un programme de $3.7 millions pour l'implantation d'un meilleur système d'aides à la navigation pouvant satisfaire les besoins accrus du trafic aérien dans l'Arctique ces dernières années.

Nous avons également l'intention de dépenser, au cours des cinq prochaines années, au moins $40 millions pour améliorer les installations aéroportuaires d'un grand nombre de localités au Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

De nouvelles normes ont également été établies, régissant l'exploitation des petits aéronefs commerciaux et énonçant les modalités de formation et les exigences de compétence des nombres d'équipage de navigation et du personnel de cabine. Ces normes garantiront un plus

haut niveau de sécurité tant au personnel navigant qu'aux passagers et rapprocheront ce genre d'exploitation de celle des gros avions commerciaux.

Une autre mesure destinée à accroître la sécurité des vols à été établie par la publication d'une ordonnance fixant des normes minimales pour les systèmes d'instruments de vol et l'équipement à bord d'aéronefs opérant de jour selon les règles de vol à vue (VFR).

On a également adjugé un contrat pour la construction d'un complexe central d'ordinateurs coûtant $4.3 millions, qui servira à l'aménagement à Hull d'un centre de simulation du contrôle de la circulation aérienne. Ce centre fournira au contrôle de la circulation aérienne des installations de recherches et de développement sans égales dans le monde, qui permettrait de fournir aux nouveaux contrôleurs les meilleures installations de formation existantes. On prévoir dans un plus grand plan d'ensemble, la mise sur pied d'un programme destiné à fournir des simulateurs de radar numérique pour la formation des contrôleurs aux écoles régionales de l'ATC à Moncton, Toronto et Montréal.

Au cours des derniers mois, de nouvelles mesures importantes ont été prises dans le domaine de la sécurité aérienne. On a notamment introduit des règlements exigeant l'utilisation des radiobalises de secours (ELT). Ces règlements entreront en vigueur le 1er juillet de cette année et seront obligatoires la plupart des aéronefs canadiens. Ces nouveaux règlements devraient permettre la récupération plus rapide des appareils accidentés, et ainsi aider à sauver un plus grand nombre de personnes victimes d'accidents d'aviation.

En 1973, suite au nombre croissant d'actes de piraterie aérienne dans le monde entier, nous avons modifié la Loi sur l'aéronautique pour donner aux autorités compétentes les pouvoirs nécessaires pour renforcer les mesures de sécurité dans les aéroports et à bord des aéronefs. Malheureusement, de nombreux pays n'ont pas accepté l'exemple donné par le Canada dans ce domaine.

En ce qui concerne les aéroports, la contruction battra son plein en 1974-1975 au nouvel aéroport international Mirabel, de Montréal. L'inauguration est toujours prévue pour le milieu de l'année 1975.

Au cours de l'année financière 1973-1974, nous avons entrepris d'importants travaux de modernisation aux aéroports de Calgary, Saskatoon, London, Regina, Québec, Edmonton et Vancouver. Le Ministère de plus accorde en 1973-1974 des subventions de $4.6 millions pour venir en aide aux petits aéroports municipaux. Il est prévu que nous allouerons les mêmes sommes en 1974-1975.

Comme vous le savez, il est dans notre intention de suivre l'exemple de nombreux pays en instituant une taxe d'aéroport pour aider à combler le déficit d'exploitation des aéroports canadiens. Nous pensons que cette redevance permettra de réduire d'environ $30 millions l'actuel déficit de $80 millions.

La dernière année a été fertile en ce qui a trait aux négociations internationales sur les accords aériens. Le Canada et les Etats-Unis en sont venus à un accord sur l'établissement de 47 nouvelles routes aériennes, concluant ainsi l'entente la plus importante de son genre dans l'histoire de l'aviation civile mondiale. J'espère que nous pourrons bientôt signer officiellement le nouvel accord avec les Etats-Unis et assigner les nouvelles routes aux transporteurs canadiens.

J'ai déjà, en déterminant nos objectifs défini pour l'aviation civile internationale de nouvelles lignes de conduite visant à "partage le monde" entre les deux principales compagnies aériennes du Canada.

Dans le domaine de la marine, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, fonctionnant comme le Conseil des ports nationaux, sous l'égide de l'Administration canadienne des transports maritimes, a établi de nouveaux records de transport de fret pour la quatrième année consécutive. En 1973, le fret total transporté sur la section Montréal-Lac Ontario s'est chiffré à 57.6 millions de tonnes, soit une augmentation de 7.4 pour cent par rapport à 1972.

Par l'ouverture à la navigation en mars 1973, du canal Welland on soulignait une amélioration importante de la Voie maritime réalisée au coût de $188 millions. Cette nouvelle section, un canal de 8.3 milles relativement rectiligne, a remplacé l'ancienne section du canal qui traversait la ville de Welland (Ontario). La nouvelle section a une largeur navigable de 350 pieds, comparativement à 192 pieds pour l'ancien canal. Il n'y a aucun obstacle au-dessus du canal, tout le trafic de surface passant par des tunnels. L'ensemble permet de gagner 50 minutes sur un aller-retour.

L'été dernier, plus de 100,000 tonnes de marchandises ont été envoyées à quelques 60 localités de l'est de l'Arctique dans le cadre des opérations de ravitaillement annuel des postes isolés de ces régions et des bases du réseau avancé de pré-alerte. Cette mission a été remplie par 14 navires de la Garde côtière canadienne dont 11 brise-glaces et 18 navires affrétés, dont quatre pétroliers.

Les localités de l'ouest de l'Arctique sont ravitaillées par la Société des transports du Nord Ltée, une société de la Couronne qui

utilise le réseau du Mackenzie. En juillet dernier, un convoi de sept remorqueurs et de 25 péniches, le plus grand convoi à se rendre dans le Nord, a quitté Vancouver pour une durée d'un mois afin d'entreprendre un voyage de 4,800 milles le long des côtes de la Colombie-Britannique et de l'Alaska, transportant ainsi jusqu'à la région du Mackenzie, pour $20 millions de matériels nouveaux.

Après environ deux ans de débats et de consultations avec les autorités provinciales, les armateurs et les représentants de divers ports, les quatres administrations régionales de pilotage ont maintenant publié de nouveaux règlements de pilotage. Ces derniers sont destinés à assurer un service de pilotage plus sûr et plus efficaces, ainsi qu'à réduire et, éventuellement, éliminer les subventions allouées au service de pilotage par les contribuables canadiens. Je ne suis pas entièrement certain que cette législation protège efficacement le public, et je ne suis pas plus certain que les structures des administrations de pilotages sont adéquates. Mais, comme c'est la première fois que nous essayons ce système, nous devrions peut-être attendre encore quelques mois avant de prendre des décisions. Je serais heureux d'entendre les opinions de votre comité à ce sujet car je suis certain qu'il conviendra avec moi que la situation est délicate et difficile à résoudre. Nous devrions peut-être suivre l'exemple d'autres pays et envisager un contrôle intégral par le gouvernement.

En ce qui concerne l'aspect écologique de nos activités, l'an dernier, grâce aux plans nationaux d'urgence du ministère des Transports contre la pollution on a pu éviter de sérieux dégâts lors de six déversements importants d'hydrocarbures. On a également limité les dégâts de 30 déversements moins importants. Le matériel d'urgence pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures est maintenant en place

dans les régions "stratégiques" du Canada, le long des côtes de l'est, de l'ouest et de l'Arctique, ainsi que dans la région des Grands Lacs.

Nous avons maintenant une certaine expérience dans l'application des nouveaux règlements sur la prévention de la pollution et la sécurité maritime tant pour les navires canadiens qu'étrangers circulant en eaux canadiennes, l'Arctique inclus. De plus, en 1973, le ministère des Transports a apporté une contribution appréciable à la Conférence internationale sur la prévention de la pollution maritime. Le Ministère se prépare également à participer à d'autres conférences internationales qui se tiendront prochainement et qui visent à l'amélioration de la sécurité de tous les navires; compris pour la première fois, les navires de pêche. Les associations canadiennes de la pêche ont été consultées dans la mise au point de ces propositions.

Au cours de l'année dernière à Terre-Neuve, l'Administration canadienne des transports de surface du Ministère, a dû faire face à de nombreux problèmes crées par la grève du service de traversiers. Des avions "Hercules" des Forces armées canadiennes furent mis en service pour assurer la livraison des denrées essentielles.

Conformément à une politique du gouvernement visant à promouvoir le plus possible les constructions navales canadiennes, nous avons adjugé un contrat pour la construction d'un navire transbordeur mixte destiné à assurer le service de traversiers entre Port-aux-Basques à Terre-Neuve et North Sydney en Nouvelle-Ecosse.

Notre programme de sécurité automobile et routière a rencontré un très vif succès. Avec l'entière coopération et l'appui des dix gouvernements provinciaux, des améliorations considérables ont été

réalisées dans le domaine de la sécurité automobile. Ainsi, des centaines de vies ont été sauvées et d'innombrables blessures épargnées.

Pour assurer le respect des 50 normes actuelles sur la sécurité des véhicules à moteur, la Direction, au cours de l'année dernière, a rendu visite près de mille fois aux constructeurs d'automobiles faisant des essais sur environ 850 pièces et véhicules, menant des enquêtes sur plus de mille plaintes se rapportant à la sécurité et analysant quelque 140 accidents. Au cours des neuf premiers mois du dernier exercice, les enquêtes menées par la Direction ont contribué au lancement de 30 campagnes de rappel par les constructeurs d'automobiles, touchant ainsi 31,000 véhicules.

Huit nouvelles normes sur la sécurité des véhicules à moteur ont été introduites l'année dernière apportant ainsi de nettes améliorations à la résistance des toits d'automobiles, aux pare-chocs, aux ceintures de sécurité et aux phares.

De plus, de nouvelles normes de sécurité pour les camions, les autobus, y compris les autobus scolaire, et les automobiles ainsi qu'un plus grand nombre d'essais, d'enquêtes et d'inspections sont menées pour l'année financière 1974-1975 comme vous pourrez le constatez dans le présent rapport.

En 1973, les experts de la recherche et du développement en matière de sécurité routière ont fait plus de 20 études importantes visant à mettre au point des mesures favorables à la réduction du nombre des accidents de la route. Ils ont mis au point un système national de données sur les accidents qui fournira aux autorités fédérales et provinciales s'occupant de la sécurité routière, des informations indispensables. Pendant l'année financière 1974-1975, on continuera de chercher des moyens permettant de réduire le nombre des cas de

conduite en état d'ébriété, de généraliser l'utilisation des ceintures de sécurité, d'améliorer l'état des routes dangereuses et d'intensifier l'entretien des véhicules.

On a basé le programme fédéral-provincial de sécurité routière sur les résultats des recherches afin de réduire de 15 pour cent le nombre d'accidents mortels sur les routes au cours des cinq prochaines années, ce but est également visé par plusieurs pays membres de l'OTAN. Comme vous le savez sans doute, nous avons eu dans ce sens, la semaine dernière, des entretiens avec les autorités provinciales, et nous pensons pouvoir réaliser cet objectif.

Je propose maintenant, monsieur le président, de passer en revue les prévisions budgétaires pour 1974-1975. Je parlerai des besoins généraux de financement puis j'aborderai, de façon plus détaillée, chaque projet en particulier.

Le budget principal du Ministère, les sociétés de la Couronne comprises, pour la prochaine année financière totalise $703 millions dont $549 millions en crédits budgétaires et $154 millions en prêts. En 1973-1974, le budget était de $622 millions: $464 millions de crédits budgétaires et $158 millions de prêts. La différence totale de $81 millions résulte d'une augmentation de $85 millions au chapitre des crédits budgétaires et d'une diminution de $4 millions au chapitre des prêts.

Pour satisfaire aux besoins de l'Administration des transports aériens, je demande au parlement d'approuver des crédits budgétaires de $247 millions, et $124 millions sous la forme de prêts accrus destinés à soutenir les besoins financiers des aéroports de Montréal et de Toronto.

A Mirabel, la construction battra son plein pendant l'année financière 1974-1975. Je demande donc pour cet exercice $112.5 millions afin de terminer la première phase de ce projet.

La conception et la construction des aérogares, installations dont le coût s'élève à $63 millions, se poursuivant selon le calendrier prévu.

La construction des deux premières pistes de Mirabel, commencée en septembre 1970, doit s'achever vers le milieu de 1974. Quant à l'aire de trafic pour les passagers et le fret, le travail avance bien.

Alors qu'ordinairement, pendant l'hiver, on arrose les ailes des avions d'une solution très dispendieux, pour les dégivrer à Mirabel, on a l'intention de construire une aire de trafic spéciale, dotée d'un système de drainage autonome afin de récupérer la solution, la traiter et l'utiliser à nouveau, réalisant ainsi des économies considérables.

Les négotiations avec la province de Québec, sur l'aménagement progressif du réseau routier régional et des autres installations aéroportuaires de soutien, ont progressé de façon satisfaisante. Un accord a été conclu en rapport avec l'autoroute A-13. Il reste encore à examiner les recommandations du Québec, annoncées récemment, sur d'autres modes d'accès de surface à l'aéroport.

A l'aéroport de Malton de Toronto, les dépenses en capital s'élèveront sans doute à $22 millions en 1974-1975. Les améliorations apportées à l'aérogare n^{o} 1 coûteront $4.1 millions tandis que les modifications apportées aux phases 1 et 2 de l'aérogare n^{o} 2, coûteront $6.8 millions. Les parcs de stationnement couverts adjacents à ces aérogares coûteront $4 millions.

Outre Montréal et Toronto, nous aurons besoin de plus de $43 millions pour continuer ou finir les travaux commencés à neuf aéroports et pour commencer les travaux à huit autres.

Le programme de construction le plus important est celui de la nouvelle aérogare de Calgary. Bien que nous ayons cité le chiffre de $61 millions pour le nouveau complexe d'aérogares à l'aéroport international de Calgary, les plus récentes prévisions ont porté ce chiffre à $74.3 millions, selon la valeur actuelle du dollar, dont $23.5 millions dans le budget de 1974-1975.

Nous avons également inscrit au budget des dépenses de 1974-1975 la somme de $3 millions pour la transformation de l'aérogare de Vancouver; $1 million sera consacré à l'aéroport satellite d'Edmonton; $1.4 million à la nouvelle aérogare de l'aéroport de Saskatoon et $3.5 millions à l'allongement de la piste de l'aéroport de London en Ontario.

Il est également prévu en 1974-1975 d'effectuer des travaux aux aéroports de Prince George en Colombie-Britannique; Lac la Ronge en Saskatchewan; Québec, Blanc Sablon et Sept-Iles au Québec, Charlo au Nouveau-Brunswick et Gander à Terre-Neuve.

Nous avons un impératif besoin de $3.3 millions pour instaurer des mesures de sécurité à 23 de nos aéroports d'importance majeure.

Nous consacrerons également $4.8 millions à la construction, à l'agrandissement et à l'amélioration des tours de contrôle, centres de contrôle régionaux et simulateurs régionaux des services de la circulation de Castlegar en Colombie-Britannique, de Carp en Ontario, de St. Jean à Terre-Neuve, de Moncton au Nouveau-Brunswick, de Montréal et de Toronto.

Nous sommes soucieux d'entretenir et de moderniser notre équipement en matière de télécommunications et d'électronique afin d'améliorer la sécurité aérienne à un moment où le nombre de passagers aériens augmente de façon constante. Le nombre total de passagers des lignes aériennes est passé de 175 millions en 1965 à 330 millions en 1971. On en prévoit 720 millions en 1978.

On a déjà estimé qu'entre 1972 et 1978, le nombre de passagers empruntant l'avion au Canada augmenterait de huit pour cent par année. D'autre part, a évalué l'augmentation des volumes de fret à 17.8 pour cent par année au cours de cette même période. Ces prévisions pour le Canada semblent correspondre à celles de nombreux autres pays.

Nous consacrerons $12 millions aux aides à la navigation aérienne durant l'année financière 1974-1975. $7.1 millions serviront à l'achat de relais de visualisation radar des phases "en route" et terminale, plus connus sous le nom de JETS. (Joint Enroute Terminal Systems). Il s'agit du contrat dont j'ai parlé précédemment et que nous avons adjugé l'an dernier en vue de nous doter d'un système automatisé de contrôle de la circulation aérienne qui aura coûté lors de son achèvement plus de $74 millions. Nous prélèverons $1.1 million sur ces $12 millions afin d'améliorer la sécurité aérienne dans l'Arctique. Ce programme prévoit l'installation de centres préfabriqués appelés ensembles de l'Arctique qui peuvent être transportés par avion et assemblés dans les régions éloignées.

Les transports de surface sont d'un intérêt vital pour notre société, et leur développement m'intéresse tout particulièrement. L'Administration canadienne des transports de surface prévoit que ses

dépenses pour l'année 1974-1975 s'élèveront à $125 millions, soit $56 millions de plus qu'en 1973-1974.

Quelque $20 millions serviront à faire face à l'accroissement important du trafic de navires transbordeurs sur la côte est. Les prévisions budgétaires pour 1974-1975 comprennent en plus d'un budget d'exploitation plus élevé, des fonds pour la construction d'un navire transbordeur mixte destiné à assurer un service dans le golfe. Les contrats pour ce navire, dont le prix est estimé à $14 millions, ont été adjugés cet hiver, et selon les prévisions budgétaires, $4 millions seront consacrés à sa construction en 1974-1975.

Des fonds seront également consacrés à l'étude détaillée de gros navires transbordeurs rapides qui relieront Terre-Neuve au continent et à la modification des gares maritimes afin de répondre à l'accroissement du volume de passagers et de fret ainsi qu'à l'évolution des transports par camions.

Les contributions ont augmenté de $34.5 millions par rapport à 1973-1974 et seront réparties comme suit:

1. $15.7 millions seront consacrés à la normalisation des réseaux routiers des quatre provinces de l'Ouest. Ce projet a été annoncé lors de la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui s'est tenue à Calgary en juillet dernier. Ce projet vise à accroître la capacité de charge des routes des provinces de la Prairie qui doit égaler celle des grandes voies de circulation de la Colombie-Britannique. A l'heure actuelle, les routes de chaque province de l'Ouest ont une capacité

de charge qui diffère. Le coût total du projet s'élèvera à $160 millions et le gouvernement fédéral y contribuera pour $78 millions.

2. Nous consacreront également $10 millions à l'amélioration des routes du nord des provinces de l'Ouest, comme cela a été annoncé lors de la conférence de Calgary. Nous avons signé un accord avec le gouvernement de la Colombie-Britannique avant cette même conférence en vue de développer les transports et l'exploitation des ressources naturelles dans le nord de cette province. Ce programme et l'aménagement du port de Prince Rupert coûteront $167 millions au gouvernement fédéral, dont $9.2 millions figurent au budget de dépenses de 1974-1975.
3. Bien que nous ayons annoncé que les wagons de chemins de fer feraient l'objet de transformations et que nous achèterions de nouveaux wagons-trémie, je ne suis pas sûr que ces mesures seront suffisantes. Le nombre insuffisant de wagons de chemin de fer ne doit pas nous faire oublier que nous manquons également de locomotives, de points de transbordement et de navires pour acheminer les marchandises vers leur destination. Je serais heureux, monsieur le président, d'avoir l'avis de votre comité sur cette question.

Revenons en aux prévisions budgétaires; un prêt de $30 millions sera accordé à la province de Québec pour la construction de l'autoroute A-13 à destination de l'aéroport de Mirabel.

Toujours dans le domaine des transports de surface, il y a un net besoin d'instauration de mesures additionnelles pour centrer les accidents routiers.

Le budget de la Direction de la sécurité routière passera de $3.7 millions qu'il était l'an dernier à $6.7 millions cette année.

De cette somme, $2.7 millions seront prélevés pour la construction d'installations qui permettront de déterminer si les véhicules actuels sont bien conformes aux normes de sécurité en vigueur, d'enquêter sur certains problèmes et d'éprouver les nouveaux équipements dont sont munis les véhicules automobiles.

Environ $2 millions seront consacrés à l'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et, notamment à la mise au point des normes de sécurité ainsi qu'à leur mise en vigueur et à leur évaluation.

Le reste de cette somme servira à mettre au point un programme élargi de mesures de sécurité routière qui comprendra des études sur le comportement des conducteurs, la topographie des routes et la conception des véhicules.

Une avance de $8 millions sera accordée aux chemins de fer nationaux pour la construction d'une voie ferrée qui reliera Terrace à Colombie-Britannique au réseau ferroviaire de la même province près de Groundhog.

L'Administration canadienne des transports maritimes estime que ses dépenses s'élèveront à quelque $152 millions durant l'année financière 1974-1975, soit une augmentation de près de $2.5 millions par rapport à 1973-1974.

Le programme de la Garde côtière canadienne annonce une augmentation par rapport aux années passées, et cela en raison du besoin urgent qu'elle a d'accroître ses moyens en matière de brise-

glaces. La navigation hivernale augmente chaque année dans le golfe et nous n'arrivons plus à faire face à cette situation. Des mesures sont envisagées pour y remédier.

La Garde côtière, qui prête des navires à l'organisation canadienne de recherches et de sauvetage, possède actuellement 82 bâtiments, dont vingt-deux brise-glaces et 26 hélicoptères destinées à venir en aide aux navires en difficulté.

Au cours de l'année financière 1974-1975, nous affecterons $9 millions à la construction de deux brise-glaces de tonnage important qui coûteront $30 millions chacun et pèseront quelque 7 000 tonnes.

On s'attend à ce qu'un contrat soit adjugé le mois prochain pour l'étude d'un brise-glace polaire. $750,000 sont prévus à ce titre dans le budget des dépenses. Ce projet d'étude pourrait également servir à la construction de navires commerciaux dans l'avenir.

Les modifications apportées au brise-glace lourd "Labrador" afin d'accroître ses moyens d'action seront achevées au cours de l'année financière 1974-1975. Ces modifications auront coûté environ $1.6 million.

Une somme de $1.6 sera affectée à la construction d'un navire à deux lignes de charge, conçu tout spécialement pour les aides à la navigation sur le fleuve Mackenzie et la région de son delta.

En 1972, un programme de bateaux de sauvetage côtiers a été mis en place sur la côte ouest pour venir en aide aux navires de plaisance. A la suite du succès obtenu, on envisage de poursuivre ce programme en achetant 25 autres navires du même type qui seront

affectés à d'autres régions du Canada; l'achat de ces bâtiments doit débuter en 1975 et se terminer en 1980. Des étudiants d'université continueront de participer à ce programme sous la direction d'officiers de la Garde côtière.

Environ $2.6 millions seront affectés en 1974-1975 à la modernisation des aides radio à la navigation maritime et du matériel servant aux communications se trouvant soit à bord des navires de la Garde côtière, soit à terre.

La Garde côtière sera à nouveau chargée en 1974 d'assurer l'approvisionnement des lieux d'habitation situés dans l'est de l'Arctique. Le budget de dépenses prévoit un octroi de $5 millions à cette fin et l'acheminement de 100 000 tonnes de marchandises par navires battant pavillon canadien.

On procèdera à l'achat de deux navires de recherches et de sauvetage destinés à remplacer ceux des Grands Lacs et de la côte ouest; $400 000 seront affectés à cette fin.

Vous remarquerez dans le budget qu'un montant de $5 millions devrait permettre d'achever, en 1974, le dragage du chenal en aval de Québec, débuté en 1971. Ce projet de $21 millions permettra l'accès dans le port de Québec aux gros navires de 48 à 50 pieds de tirant d'eau.

$4 millions nous seront nécessaires en 1974-1975 pour la construction d'un institut de formation des transports à Cornwall en Ontario dont le coût total s'élèvera à $31.5 millions.

L'Agence de développement des transports estime que ses dépenses s'élèveront en 1974-1975 à quelque $7.1 millions, soit $9 millions de moins qu'en 1973-1974. Cette diminution est due au fait

que la période d'équipement du service expérimental ADAC a été terminé au cours de la dernière année financière.

L'Agence poursuivant ses efforts d'amélioration et d'innovation dans le domaine du transport urbain en commun, s'intéresse aux systèmes de signalisation programmés sur ordinateurs, aux véhicules urbains à pilotage automatisé et aux systèmes de surveillance des véhicules.

L'Agence de développement des transports effectue des travaux sur les pipelines, les véhicules sur coussin d'air, la sustentation magnétique, le déglaçage et les aérotrains. La majeure partie de ses activités consistera cette année à étudier les moyens de transporter l'énergie à partir de régions lointaines.

L'une des activités principales de l'Agence, l'année dernière, a consisté à fournir des données au secrétariat et à la direction de l'Organisation canadienne pour la simplification des procédures commerciales (COSTPRO). Les études menées à ce sujet ont permis de découvrir les moyens d'économiser de l'argent en simplifiant les documents et les méthodes utilisés pour le transport et le transbordement des marchandises que le Canada importe ou exporte. L'Agence a réalisé d'important progrès dans la mise d'un système de documentation normalisée qui devrait permettre de réduire de 70 pour cent les frais d'exportation. A ce propos, des études ont montré que cet documentation coûte aux Canadiens entre $1 et $3.5 milliards par année. Il est dans mes intentions de renforcer et d'étendre ce programme afin de réaliser davantage d'économie. Nous tâcherons également de faire encore plus d'économie et de tendre vers une plus grande simplification en exploitant l'informatique pour les données de fret.

L'Agence de développement des transport continuera d'encourager la jeunesse à faire carrière dans les transports. $725 000 sont prévus à cet effet, tant pour des bourses d'études que pour des centres universitaires.

Monsieur le président, il me faut mentionner pour terminer que les activités de mon Ministère au cours de l'année écoulée, ont une fois de plus prouvé que nos systèmes de transport jouent un rôle vital dans notre pays. Ces activités ont favorisé la croissance économique du Canada et resserré les liens entre nos concitoyens, démontrant ainsi que le Canada a pour dessein d'améliorer la qualité de la vie de tous les Canadiens.

Je suis maintenant à votre disposition, avec mon sous-ministre et les responsables de mon Ministère, pour répondre à toutes les questions que votre comité voudra bien nous poser.

APPENDIX "B"

MINISTRY OF TRANSPORT

CAPITAL EXPENDITURES BY PROVINCE

1974-75 ESTIMATES

MINISTRY OF TRANSPORT

MAIN ESTIMATES 1974-75

MAJOR CAPITAL PROJECTS

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
	NEWFOUNDLAND	
Air Transportation		
Gander	Reconstruct runway 14-32 (TEC $1,144,000)	300,000
Goose Bay	Sewage treatment plant $500,000; repair air terminal building roofs (TEC $400,000) $200,000	700,000
St. John's	Extend air terminal buildings II and IV (TEC $1,644,000) $915,000; electrical centre and new power unit (TEC $1,177,000) $518,000; air services operations building and control tower (TEC $902,000) $569,000	2,002,000
Marine Transportation		
Corner Brook	Shed expansion (TEC $700,000)	200,000
Placentia Bay	Marine traffic management system (TEC $1,486,000)	432,000
Surface Transportation		
Port-aux-Basques	Upgrading of terminal (TEC $10,325,000)	850,000

*TEC - Total Estimated Cost (only indicated where it exceeds proposed 1974-75 costs)

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
National Harbours Board		
St. John's	Extension of berthing facilities north-east section (TEC $10,000,000) $200,000; construction of two dolphins, Pier 17. $300,000	500,000
	TOTAL NEWFOUNDLAND	4,984,000
	PRINCE EDWARD ISLAND	
Surface Transportation		
Souris	Terminal development for Magdalen Islands - P.E.I. ferry service (TEC $1,500,000)	300,000
Wood Islands	Terminal (TEC $950,000)	400,000
	TOTAL PRINCE EDWARD ISLAND	700,000
	NOVA SCOTIA	
Air Transportation		
Halifax	Ground and second level holding rooms at airport (TEC $2,150,000)	1,000,000
Marine Transportation		
Point Edward	Coast guard college - gymnasium (TEC $300,000)	100,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Surface Transportation		
Caribou	Ferry terminal facilities (TEC $1,900,000)	1,000,000
North Sydney	Upgrading ferry services terminal (TEC $4,690,000)	425,000
	TOTAL NOVA SCOTIA	2,525,000
	NEW BRUNSWICK	
Air Transportation		
Charlo	Extend runway (TEC $3,000,000)	1,200,000
Moncton	Area control centre building (TEC $6,290,000)	930,000
Marine Transportation		
Dalhousie	New public wharf and shed (TEC $6,000,000)	2,100,000
St. John	Harbour radar and collision avoidance system (TEC $800,000)	360,000
National Harbours Board		
St. John	Development of Rodney Terminal (TEC $29,000,000)	21,840,000
	TOTAL NEW BRUNSWICK	26,430,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
	QUEBEC	
Air Transportation		
Blanc Sablon	Extend runway (TEC $965,000)	500,000
Montreal (Dorval)	Area control centre building (TEC $3,765,000)	1,934,000
Montreal (Mirabel)	Land compensation, development and improvements (TEC $13,483,000) $2,450,000; runways, taxiways and aprons (TEC $63,304,000) $22,200,000; air terminal (TEC $62,248,000) $23,000,000; control tower building (TEC $2,013,000) $208,000; utilities-phase I (TEC $17,058,000) $5,500,000; roads and parking (TEC $20,099,000) $9,614,000; operations facilities (TEC $9,298,000) $4,910,000; other capital construction costs including project administration (TEC $47,192,000) $11,622,000; navigation and communications equipment (TEC $3,348,000) $1,144,000; mobile, maintenance and emergency services equipment (TEC $9,500,000) $6,065,000	86,713,000
Quebec	Extend runway 06-24 (TEC $1,861,000)	640,000
Sept Iles	Additional air terminal building (TEC $4,234,000)	610,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Marine Transportation		
Cap aux Oies	Quebec channel improvements (TEC $2,710,000)	325,000
Montreal East	Dredging channel (TEC $2,085,000)	1,500,000
Quebec	Agency buildings (TEC $5,325,000) $2,477,000; dredging channel to 41' below Quebec (TEC $20,860,000) $4,910,000	7,387,000
Ste Petronille	Dredging	1,325,000
Surface Transportation		
Cap-aux-Meules	Terminal (TEC $700,000)	350,000
National Harbours Board		
Beauport	Flats development - dredging and construction (TEC $9,000,000)	2,000,000
Chicoutimi	Relocation of liquid storage facilities (TEC $2,070,000)	1,000,000
Montreal	Additions and improvements to Jacques Cartier terminal (TEC $3,150,000) $1,979,000; construction of wharfs and berths (TEC $6,250,000) $2,882,000; improvements to elevators, equipment replacements and additions (TEC $3,390,000) $840,000; replace-	

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Montreal (Cont.)	ment of diesel locomotives (TEC $1,650,000) $275,000; alterations to transit sheds (TEC $808,000) $50,000	6,026,000
Sept Iles	Construction of wharf	1,000,000
	TOTAL QUEBEC	111,310,000
	ONTARIO	
Air Transportation		
Carp	Establish control tower (TEC $320,000)	200,000
Hamilton	Construct new runway including land and related work (TEC $18,655,000) $1,000,000; airport study (TEC $441,000) $176,000	1,176,000
London	Extend runway 14-32 (TEC $5,758,000)	3,479,000
Ottawa	Air traffic control simulation centre (TEC $4,367,000)	1,425,000
Sudbury	Air terminal complex (TEC $1,938,000)	138,000
Toronto International Airport (Malton)	Improvements to roadways and systems (TEC $15,039,000) $3,767,000; parking structures for terminals 1 and 2 (TEC $16,688,000) $4,000,000; runways, taxiways and aprons (TEC $7,493,000)	

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Toronto International Airport (Malton) Cont.	$470,000; area control centre complex (TEC $8,961,000) $198,000; improvements to air terminal building No. 1 (TEC $8,621,000) $4,117,000; air terminal building No. 2 - stages 1, 2 and 3 (TEC $17,154,000) $6,777,000; airfield maintenance building (TEC $1,676,000) $1,395,000; project administration $767,000; replacement of vehicles and equipment (TEC $1,042,000) $383,000	21,874,000
Toronto International Airport No. 2	Land acquisition (TEC $92,324,000) $15,055,000; planning and consultant fees (TEC $44,732,000) $5,203,000; construction design (TEC $252,628,000) $4,154,000	24,412,000
Windsor	Airport study (TEC $376,000) $150,000; upgrade sewage disposal facilities $300,000	450,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Marine Transportation		
Lake St. Francis	Piers (TEC $590,000)	365,000
Pelee	Passage pier	350,000
Prescott	Agency buildings (TEC $1,950,000)	1,100,000
Sault Ste Marie	Port development (TEC $1,700,000)	1,600,000
Toronto	Dredging harbour (TEC $10,000,000)	1,500,000
Headquarters		
Cornwall	Transport Training Institute (TEC $26,930,000)	4,136,000
	TOTAL ONTARIO	62,205,000
	MANITOBA	
Air Transportation		
Norway House	Rebuild runway	600,000
Marine Transportation		
	Lake Winnipeg tender (TEC $1,462,000)	1,162,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
National Harbours Board		
Churchill	Reconstruction of wharf (TEC $5,000,000) $1,200,000; protection at base of cribs to prevent undermining $800,000; extension of grain gallery $650,000; heavy lift crane $400,000; refit of dredge $250,000	3,300,000
	TOTAL MANITOBA	5,062,000
	SASKATCHEWAN	
Air Transportation		
Lac La Ronge	Facility improvements (TEC $2,000,000)	400,000
Saskatoon	Extension to operations and passenger facilities (TEC $3,300,000)	1,475,000
	TOTAL SASKATCHEWAN	1,875,000
	ALBERTA	
Air Transportation		
Calgary International Airport	Crash rescue truck (TEC $320,000) $112,000; new air terminal buildings, aprons, taxiways, access roads and facilities - phase I (TEC $74,294,000) $23,499,000	23,611,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Edmonton International Airport	Crash rescue trucks (TEC $350,000) $63,000; satellite airport (TEC $2,262,000) $1,031,000	1,094,000
Peace River	Rebuild runway	482,000
	TOTAL ALBERTA	25,187,000

BRITISH COLUMBIA

Air Transportation

Cranbrook	New air terminal building (TEC $566,000)	316,000
Prince George	Extend runway (TEC $1,278,000)	400,000
Vancouver International Airport	Land acquisition (TEC $8,185,000) $277,000 airport master plan (TEC $450,000) $100,000; modification to air terminal complex (TEC $24,714,000) $3,000,000; airport access roads and bridges (TEC $23,667,000) $6,000,000	9,377,000

Marine Transportation

Vancouver	Marine traffic management system - West coast (TEC $7,350,000)	687,000

PROGRAM/LOCATION	PROJECT	1974-75 COSTS $
Victoria	Agency building and wharf (TEC $6,010,000)	250,000
National Harbours Board		
Prince Rupert	Development of Fairview terminal - phase I (TEC $17,260,000)	3,000,000
Vancouver	Extension of Roberts Bank facilities Phase II (TEC $15,400,000) $5,000,000; development of Vancouver ocean terminals (TEC $30,000,000) $15,000,000; development of Lynnterm (D.L. 204) (TEC $21,460,000) $3,200,000	23,200,000
	TOTAL BRITISH COLUMBIA	37,230,000
	NORTHWEST TERRITORIES AND YUKON	
Air Transportation		
Fort Simpson, NWT	Pave runway (TEC $2,161,000)	1,156,000
Resolute, NWT	Improvements and additions to fuel storage and distribution facilities	673,000
Watson Lake, YT	VHF omni-directional range and distance measuring equipment (TEC $258,000)	15,000
	Remote airports program (TEC $3,190,000)	1,102,000
	TOTAL NORTHWEST TERRITORIES & YUKON	2,946,000
	TOTAL MAJOR PROJECTS BY LOCATION	280,454,000

OTHER MAJOR PROJECTS - UNALLOCATED BY PROVINCE

	1974-75 COSTS $
Air Transportation	
Joint enroute terminal system (JETS) - Phase I (TEC $26,750,000) $6,000,000; VHF omni-directional range and distance measuring equipment for Arctic (TEC $2,332,000) $2,152,000; joint Aerosat program (TEC $3,790,000) $30,000; air traffic control operational display (TEC $1,500,000) $300,000; integrated communication control system (TEC $10,500,000) $750,000; new aircraft, equipment replacement and development of new flight inspection equipment (TEC $4,850,000) $465,000; instrument landing system (TEC $7,564,000) $500,000; other air navigational aids equipment $5,456,000.	15,653,000
Marine Transportation	
New heavy icebreakers - "R" class (TEC $60,000,000) $9,000,000, "Bay" class (TEC $50,000,000) $500,000; dual-draft vessel (TEC $2,000,000) $1,600,000; four 44' lifeboats (TEC $1,335,000) $600,000; telemetry and communications equipment $1,246,000; upgrade hull of C.C.G.S. Wolfe (TEC $1,400,000) $945,000; modifications to C.C.G.S. Labrador (TEC $1,600,000) $1,100,000; pilot boat for Halifax area $315,000; ice retention works at the St. Lawrence and Saguenay ship channels (TEC $3,525,000) $100,000.	15,406,000
Surface Transportation	
Railcar carrier No. 1 (TEC $14,000,000) $4,000,000; passenger vessels Nos. 1 and 2 (TEC $43,000,000) $1,000,000; vehicle performance test centre (TEC $9,500,000; $2,000,000; land procurement North Sydney and Port-aux-Basques $400,000; vessel modifications $2,050,000	9,450,000
TOTAL UNALLOCATED	40,509,000
TOTAL OF IDENTIFIED MAJOR PROJECTS	320,963,000

APPENDICE «B»

MINISTERE DES TRANSPORTS

DEPENSES EN CAPITAL PAR PROVINCE

PREVISIONS 1974-75

MINISTERE DES TRANSPORTS

BUDGET DES DEPENSES PRINCIPAL 1974-75

GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
	TERRE-NEUVE	
Transports aériens		
Gander	Reconstruire la piste 14-32 (CTE $1,144,000)	300,000
Goose Bay	Usine de régénération des eaux usées $500,000; réparer les toits des édifices (CTE $400,000) $200,000	700,000
Saint-Jean	Agrandir l'aérôgare Phases 11 & 1V (CTE $1,644,000) $915,000; centre des dispositifs électriques et de distribution de l'électricité ainsi que la nouvelle unité motrice d'urgence (CTE $1,177,000) $518,000; édifice des opérations des services de l'air et tour de contrôle (CTE $902,000) $569,000	2,002,000
Transports par eau		
Corner Brook	Agrandir le hangar (CTE $700,000)	200,000
Placentia Bay	Gestion de la circulation maritime (CTE $1,486,000)	432,000

*CTE - Coût total estimatif (indiqué seulement lorsqu'il excède le coût proposé 1974-75)

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Transports de surface		
Port-aux-Basques	Modernisation du terminus (CTE $10,325,000)	850,000
Conseil des ports nationaux		
Saint-Jean	Extension des installations portuaires, nord-est (CTE $10,000,000) $200,000; construction de deux ducs d'Albe, quai 17 $300,000	500,000
	TOTAL TERRE-NEUVE	4,984,000
	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD	
Transports de surface		
Souris	Développement du terminus des Iles-de-la-Madeleine Service de traversier I.P.E. (CTE $1,500,000)	300,000
Wood Islands	Terminus (CTE $950,000)	400,000
	TOTAL ILE-DU-PRINCE-EDOUARD	700,000
	NOUVELLE-ECOSSE	
Transports aériens		
Halifax	Salles d'attente au rez-de-chaussée et second étage (CTE $2,150,000)	1,000,000
Transports par eau		
Pointe Edouard	Collège de la garde côtière-gymnase (CTE $300,000)	100,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Transports de surface		
Caribou	Service de traversier - installations (CTE $1,900,000)	1,000,000
North Sydney	Modernisation du terminus du service de traversier (CTE $4,690,000)	425,000
	TOTAL NOUVELLE-ECOSSE	2,525,000
	NOUVEAU-BRUNSWICK	
Transports aériens		
Charlo	Prolonger la piste (CTE $3,000,000)	1,200,000
Région de Moncton	Edifice du centre de contrôle (CTE $6,290,000)	930,000
Transports par eau		
Dalhousie	Nouveau quai public et hangar (CTE $6,000,000)	2,100,000
St. Jean	Système de radar et de prévention des accidents du port (CTE $800,000)	360,000
Conseil des ports nationaux		
St. Jean	Aménagement du terminus Rodney (CTE $29,000,000)	21,840,000
	TOTAL NOUVEAU-BRUNSWICK	26,430,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
	QUEBEC	
Transports aériens		
Blanc Sablon	Prolonger la piste (CTE $965,000)	500,000
Montréal (Dorval)	Edifice du centre de contrôle de la région (CTE $3,765,000)	1,934,000
Montréal (Mirabel)	Terrain - compensation, développement et améliorations (CTE $13,483,000) $2,450,000; pistes, voies de circulation et aires de stationnement (CTE $63,304,000) $22,200,000; aérogare (CTE $62,248,000) $23,000,000; édifice de la tour de contrôle (CTE $2,013,000) $208,000; services d'utilité publique - Phase I (CTE $17,058,000) $5,500,000; routes et aires de stationnement (CTE $20,099,000) $9,614,000); installations d'exploitation (CTE $9,298,000) $4,910,000; autres coûts de construction d'immobilisation incluant la direction des travaux (CTE $47,192,000) $11,622,000; équipement de télécommunication et de navigation aérienne (CTE $3,348,000) $1,144,000; équipement mobile d'entretien et de services de sécurité (CTE $9,500,000 $6,065,000	86,713,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Québec	Prolonger la piste 06-24 (CTE $1,861,000)	640,000
Sept-Iles	Nouvelle aérogare (CTE $4,234,000)	610,000
Transports par eau		
Cap aux Oies	Améliorer les chenaux (CTE $2,710,000)	325,000
Montréal-Est	Dragage du chenal (CTE $2,085,000)	1,500,000
Québec	Immeubles de l'agence (CTE $5,325,000) $2,477,000; dragage du chenal en aval à 41 pieds (CTE $20,860,000) $4,910,000	7,387,000
Ste Pétronille	Dragage	1,325,000
Transports de surface		
Cap-aux-meules	Terminus (CTE $700,000)	350,000
Conseil des ports nationaux		
Beauport	Aménagement des battures, dragage et construction (CTE $9,000,000)	2,000,000
Chicoutimi	Déplacement des installations d'entreposage de produits liquides (CTE $2,070,000)	1,000,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Montréal	Additions et améliorations au terminus Jacques-Cartier (CTE $3,150,000) $1,979,000; construction de quais et de postes à quai (CTE $6,250,000) $2,882,000; amélioration des élévateurs, remplacements et additions d'équipement (CTE $3,390,000) $840,000; remplacement des locomotives Diesel (CTE $1,650,000) $275,000; modifications aux hangars de transit (CTE $808,000) $50,000	6,026,000
Sept-Iles	Construction d'un quai	1,000,000
	TOTAL QUEBEC	111,310,000

ONTARIO

Transports aériens

Carp	Etablir tour de contrôle (CTE $320,000)	200,000
Hamilton	Construire nouvelle piste y compris l'acquisition de terrain et travaux connexes (CTE $18,655,000) $1,000,000 étude de l'aéroport (CTE $441,000) $176,000	1,176,000
London	Prolongement de la piste 14-32 (CTE $5,758,000)	3,479,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Ottawa	Centre de Simulation du contrôle de trafic aérien (CTE $4,367,000)	1,425,000
Sudbury	Aérogare (CTE $1,938,000)	138,000
Aéroport International de Toronto (Malton)	Améliorations des routes et des systèmes (CTE $15,039,000) $3,767,000; structures pour aire de stationnement des aérogares nos 1 et 2 (CTE $16,688,000) $4,000,000 pistes, voies de circulation et aires de stationnement (CTE $7,493,000) $470,000; édifice du centre de contrôle de la région de Toronto (CTE $8,961,000) $198,000; améliorations à l'aérogare no 1 (CTE $8,621,000) $4,117,000; aérogare no 2 - phases 1, 2 et 3 (CTE $17,154,000) $6,777,000; entretien du bâtiment du terrain d'atterrissage (CTE $1,676,000) $1,395,000; direction des travaux $767,000; remplacement de véhicules et d'équipement (CTE $1,042,000) $383,000	21,874,000
Aéroport International de Toronto (No 2)	Acquisition de terrain (CTE $92,324,000) $15,055,000 honoraires des conseillers pour la planification (CTE $44,732,000) $5,203,000; construction de travaux connexes (CTE $252,628,000) $4,154,000	24,412,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Windsor	Etude de l'aéroport (CTE $376,000) $150,000;améliorer les installations d'évacuation des eaux usées $300,000	450,000
Transports par eau		
Pelée	Passage - quai	350,000
Prescott	Immeubles de l'agence (CTE $1,950,000)	1,100,000
Sault Ste Marie	Développement du port (CTE $1,700,000)	1,600,000
Toronto	Dragage du port (CTE $10,000,000)	1,500,000
Lac St-François	Jetées (CTE $590,000)	365,000
Administration centrale		
Cornwall	Institut de formation du ministère des Transports (CTE $26,930,000)	4,136,000
	TOTAL ONTARIO	62,205,000
	MANITOBA	
Transports aériens		
Norway House	Reconstruire la piste	600,000
Transports par eau		
	Baliseur - Lac Winnipeg (CTE $1,462,000)	1,162,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Conseil des ports nationaux		
Churchill	Réfection du quai (CTE $5,000,000) $1,200,000; protection à la base des caissons à claire-voie pour empêcher l'affouillement $800,000; extension de la galerie à grains $650,000; grue de gros tonnage $400,000; réarmement d'une drague $250,000	3,300,000
	TOTAL MANITOBA	5,062,000
	SASKATCHEWAN	
Transports aériens		
Lac La Ronge	Améliorations des installations (CTE $2,000,000)	400,000
Saskatoon	Agrandissement des installations d'opérations et de celles réservés au trafic des passagers (CTE $3,300,000)	1,475,000
	TOTAL SASKATCHEWAN	1,875,000
	ALBERTA	
Transports Aériens		
Aéroport International de Calgary	Camion de secours en cas d'écrasement (CTE $320,000) $112,000; nouvelle aérogare aires de stationnement, voies de circulation, chemins d'accès et installations connexes - Phase I (CTE $74,294,000) $23,499,000	$23,611,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Aéroport International d'Edmonton	Camion de secours en cas d'écrasement (CTE $350,000) $63,000; Aéroport auxiliaire (CTE $2,262,000) $1,031,000	1,094,000
Peace River	Reconstruire la piste	482,000
	TOTAL ALBERTA	$25,187,000
	COLOMBIE-BRITANNIQUE	
Transports aériens		
Cranbrook	Nouvelle aérogare (CTE $566,000)	316,000
Prince George	Prolonger la piste (CTE $1,278,000)	400,000
Aéroport International de Vancouver	Acquisition de terrain (CTE $8,185,000) $277,000; plan directeur d'aéroport (CTE $450,000) $100,000; modification à l'aérogare (CTE $24,714,000) $3,000,000; routes d'accès et passerelles conduisant à l'aérogare (CTE $23,667,000) $6,000,000	9,377,000
Transports par eau		
Vancouver	Gestion de la circulation maritime Côté Ouest (CTE $7,350,000)	687,000
Victoria	Immeubles et quai de l'agence (CTE $6,010,000)	250,000

PROGRAMME/LOCALITE	PROJET	COÛT 1974-75 $
Conseil des ports nationaux		
Prince Rupert	Aménagement du terminus Fairview - Phase I (CTE $17,260,000)	3,000,000
Vancouver	Extension des installations à Roberts Bank - Phase II (CTE $15,400,000) $5,000,000; aménagement des terminus océaniques de Vancouver (CTE $30,000,000) $15,000,000; aménagement du Lynnterm (D.L. 204) (CTE $21,460,000) $3,200,000	23,200,000
	TOTAL COLOMBIE-BRITANNIQUE	37,230,000
	TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LE YUKON	
Transports aériens		
Fort Simpson, TNO	Pavage de la piste (CTE $2,161,000)	1,156,000
Resolute, TNO	Améliorations et additions à l'emmagasinage des produits pétroliers et les installations de distributions	673,000
Watson Lake, TY	VOR/DME (CTE $258,000)	15,000
	Programmes relatifs aux aéroports éloignés (CTE $3,190,000)	1,102,000
	TOTAL TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LE YUKON	2,946,000
	TOTAL GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT PAR PROVINCE	$280,454,000

AUTRES GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT-NON-REPARTIS PAR PROVINCE

	Coût 1974-75 $
Transports aériens	
Système de contrôle commun des mouvements aériens en route et dans la région terminus - Phase 1 (CTE $26,750,000) $6,000,000; achat et installations de système VOR/DME Arctique (CTE $2,332,000) $2,152,000; programme conjoint pour satellite aéronautique (CTE $3,790,000) $30,000; démonstration de l'opération du contrôle de trafic aérien (CTE $1,500,000) $300,000; réseau de contrôle de télécommunications intégrés (CTE $10,500,000) $750,000; nouvel avion, équipement de remplacement et développement d'un nouveau système d'inspection de vol (CTE $4,850,000) $465,000; équipement de Système d'Instruments d'Atterrissage (TLS) (CTE $7,564,000) $500,000; autre équipement des services de la navigation aérienne $5,456,000	15,653,000
Transports par eau	
Nouveaux brise-glace lourds classe "R" (CTE $60,000,000) $9,000,000; classe "Baie" (CTE $50,000,000) $500,000; navire à tirant d'eau variable (CTE $2,000,000) $1,600,000; quatre bateaux de sauvetage de 44 pieds (CTE $1,335,000) $600,000; équipement de communication et de télémétrie $1,246,000; amélioration de la coque - N.G.C.C. Wolfe (CTE $1,400,000) $945,000; modifications du N.G.C.C. Labrador (CTE $1,600,000) $1,100,000; bateau-pilote, zone Halifax $315,000; estacade contre les glaces dans les chenaux du St-Laurent et du Saguenay (CTE $3,525,000) $100,000	15,406,000
Transports de surface	
Transporteur de wagon No 1 (CTE $14,000,000) $4,000,000; navires à passagers Nos 1 et 2 (CTE $43,000,000); $1,000,000; établissement d'un centre d'essai des véhicules (CTE $9,500,000) $2,000,000; acquisition de terrain à North Sydney et à Port-aux-Basques $400,000; modifications au navire $2,050,000	9,450,000
TOTAL - TRAVAUX NON-REPARTIS	40,509,000
TOTAL - GRANDS TRAVAUX D'EQUIPEMENT DETERMINES	$320,963,000

T82
Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, April 25, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le jeudi 25 avril 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—
Department of Transport

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—
Ministère des Transports

APPEARING:

The Honourable Jean Marchand,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Marchand,
Ministre des Transports

LIBRARY
MAY 24 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

Second Session
Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la
vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blaker
Blenkarn
Blouin
Campbell
Carter
Godin
Guay (*St. Boniface*)
Mackasey
Masniuk
Mazankowski
McCain
McRae
Ritchie
Rose
Stewart (*Cochrane*)
Stewart (*Marquette*)
Turner
(*London East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, April 25, 1974:

Mr. Masniuk replaced Mr. Schumacher
Mr. Ritchie replaced Mr. MacKay
Mr. McCain replaced Mr. Schellenberger
Mr. Carter replaced Mr. McKenzie
Mr. Schumacher replaced Mr. Ellis
Mr. Blaker replaced Mr. Loiselle

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 25 avril 1974:

M. Masniuk remplace M. Schumacher
M. Ritchie remplace M. MacKay
M. McCain remplace M. Schellenberger
M. Carter remplace M. McKenzie
M. Schumacher remplace M. Ellis
M. Blaker remplace M. Loiselle

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 25, 1974
(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 p.m., the Chairman Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Blaker, Blenkarn, Blouin, Campbell, Carter, Horner (*Crowfoot*), Mackasey, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Ritchie, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*] and Turner (*London East*].

Appearing: The Honourable Jean Marchand, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. R. Illing, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. A. O'Neil, Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration; Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services; Mr. J. Vreeswjk, Director of Finance, National Harbours Board; Mr. G. R. MacGougan, Director, Finance.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974 relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975. (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1.*)

The Chairman called *Vote 1—Headquarters Program—Program Expenditures* of the Ministry of Transport.

Agreed,—That the Subcommittee on Agenda and Procedure met this day at 5:30 p.m.

The Minister and the witnesses answered questions.

At 5:38 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 25 AVRIL 1974
(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Blaker, Blenkarn, Blouin, Campbell, Carter, Horner (*Crowfoot*), Mackasey, Masniuk, Mazankowski, McCain, McRae, Ritchie, Rose, Schumacher, Stewart (*Cochrane*) et Turner (*London-Est*).

Comparaît: L'honorable Jean Marchand, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. R. Illing, administrateur, Administration du transport maritime du Canada; M. W. A. O'Neil, administrateur adjoint, Administration du transport maritime du Canada; M. W. M. McLeish, directeur général, Direction de l'aéronautique civile; M. E. Winsor, directeur général, Services des aéroports et de la construction; M. J. Vreeswjk, directeur des finances, Conseil des ports nationaux; M. G. R. MacGougan, directeur des finances.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974, concernant le Budget principal des dépenses de l'année financière se terminant le 31 mars 1975. (*Voir procès verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule nº 1*).

Le président met le crédit 1 en délibération—*Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme* du ministère des Transports.

Il est convenu,—Que le sous-comité du programme et de la procédure se réunisse aujourd'hui à 17 h 30.

Le Ministre et les témoins répondent aux questions.

A 17 h 38, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Nino Travella
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, April 25, 1974

• 1539

[*Text*]

The Chairman: Order, gentlemen. We cannot pass any votes without a quorum, but when we have a witness before the Committee, we can certainly hear and question the witness, and I think we should proceed. We have representatives from two parties here and I think that is the only thing we need to qualify to proceed.

We have with us the Minister and his Deputy Minister, Mr. Stoner, Mr. Scott and other officials. We are dealing with Vote 1:

DEPARTMENT OF TRANSPORT
Headquarters Program
Vote 1—Headquarters—Program expenditures—$16,861,000

In essence, that is the whole Department of Transport.

I have Mr. Mazankowski and Mr. Carter on my list.

• 1540

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, my original remarks will be with reference to the proceedings of this particular Committee. I must say that as a member of the Committee I am very disturbed by the inaction of this Committee. We have a bit of a paralysis in transportation and a bit of a paralysis in the government and some shortcomings with respect to policy, but it seems as if we also have a paralysis in the operations of this particular Committee.

As one that has been sitting on this Committee for quite some time, I am disturbed to note that we have met on only three occasions in this particular Parliament, on one occasion to table the Minister's statement and to hear from the officials of the Ministry of Transport. I believe two or three of the Committee members at that time were given an opportunity to ask the Minister some questions regarding this very important department. On the other two occasions we had the CTC, Mr. Benson and his colleagues, appearing before the Committee.

It seems to me that we have a responsibility not only to ourselves and to Parliament and indeed to the Canadian people, but also to the operations of the transportation department. Indeed, we have an obligation to scrutinize in a very thorough way the operations of the Ministry of Transport, particularly in view of the statements that have been made pertaining to policy and the Minister's desire to look at transportation policy in an objective way. And I think we as a committee wish to do that.

Just to give you an indication of the inaction of this Committee as compared to some of the activities that have been going on in other committees, I have taken it upon myself to review the number of times other committees have been meeting since this particular Parliament began. Agriculture, as of yesterday, has met 15 times. Industry, Trade and Commerce has met 8 times. External Affairs has met 12 times. Health and Welfare has met 9 times; Indian Affairs, 9 times; National Resources and Public Works, 14 times; Broadcasting, 10 times; Justice, 8 times; and I could go on.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 25 avril 1974

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, messieurs. Nous ne pouvons adopter les crédits sans d'abord avoir le quorum, mais lorsque nous avons un témoin, nous pouvons certainement l'entendre et le questionner. Je crois que nous devrions ouvrir la séance. Nous avons des représentants de deux partis, ce qui nous aurotise, je crois, à procéder.

Nous recevons aujourd'hui le ministre, M. Jean Marchand, son sous-ministre, M. Stoner, et le sous-ministre adjoint principal, M. Scott, de même que d'autres fonctionnaires. Il s'agit d'examiner le Crédit 1:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Programme de l'Administration centrale
Crédit 1—Administration centrale—dépenses du programme—$16,861,000.

Il s'agit en fait d'un crédit qui touche le ministère des Transports en entier.

J'ai sur ma liste les noms de MM. Mazankowski et Carter.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je fais mes premières remarques pour qu'elles soient consignées au procès-verbal de ce Comité. Je dois dire, en tant que membre du Comité, que je me préoccupe beaucoup de l'inaction de ce Comité. Le monde des transports est un peu paralysé, le gouvernement est également un peu paralysé et il y a des lacunes dans les politiques, mais il semble que ce Comité-ci soit également paralysé.

Je siège à ce Comité depuis déjà quelque temps et je m'inquiète du fait que nous ne nous sommes rencontrés qu'à trois occasions au cours de cette session du Parlement, une fois pour le dépôt de la déclaration du ministre et pour entendre les fonctionnaires du ministère des Transports. Je pense que deux ou trois membres du Comité ont eu à ce moment-là l'occasion de poser quelques questions au ministre sur son ministère, qui est très important. Au cours des deux autres occasions, nous avons reçu la CCT, M. Benson et ses collègues.

Il me semble que nous avons une responsabilité non seulement envers nous-mêmes et le Parlement, mais aussi envers le peuple canadien, et également envers le ministère des Transports. Nous avons l'obligation d'examiner soigneusement les activités du ministère, à cause des déclarations qui ont été faites concernant les politiques et le désir du ministre d'étudier objectivement les politiques des transports. En tant que comité, nous devrions je crois avoir le même désir.

Pour vous donner une idée de l'inactivité du Comité, comparativement à l'activité des autres comités, j'ai relevé le nombre de séances des autres comités depuis que cette session du Parlement a commencé. L'Agriculture par exemple, se réunissait hier pour la quinzième fois. L'Industrie et le Commerce s'est réuni à 8 fois. Les Affaires extérieures, 12 fois, la Santé et le Bien-être, 9 fois, les Affaires indiennes 9 fois, les Ressources nationales et les Travaux publics 14 fois, la Radiodiffusion 10 fois, la Justice 8 fois, et je pourrais continuer ainsi.

[*Texte*]

A month has transpired and we really have not scratched the surface in the examination of these particular estimates. We have another month to go and by the end of May the estimates are deemed to have been passed. We have a huge expenditure in transportation and we have no policy; we have a mess, as the Minister has indicated, and this Committee is doing absolutely nothing about it. I think you, Mr. Chairman, and I think we as members of this Committee, as I say again, have a very deep responsibility to share in the over-all matters respecting transportation, particularly policy and the expenditure of funds.

I think we should be given every conceivable opportunity to explore all avenues of transportation. With your distinguished record in matters relating to transportation, sir, I think it is incumbent upon you to initiate any measures that you in your power and your wisdom might be able to get this Committee meeting on a regular basis, in such a way that we may have a time-table drawn up and have some idea as to when we will have the Minister here. I know his time is valuable and it bothers me very much to see him come in to committee and sit around and wait for members to come in. But I think if we had a better idea of when the Minister would appear and of the particular questions we will be dealing with, we would be able to deal with this whole department in a much more effective and rational way.

We have the President of the CNR, who has just been newly appointed, I think a very qualified, a very able, very distinguished person. He indicated in a press release that it has been 14 years since any in-depth study has taken place respecting matters of transportation. He suggested that it is time for another look, and that CNR is indeed interested in playing a role.

• 1545

I think this Committee should take it upon itself to investigate in a very thorough and penetrating way the whole matter of transportation policy in this country. I would hope, Mr. Chairman, that we could develop some sort of timetable for the next month. As I indicated earlier, we only have one month to deal with this very important Department and I would hope that we could get the steering committee together to establish and set out a timetable so that we can get on with this very important job of dealing not only with the estimates, but in particular the matter of policy, immediate policy, future policy, and so that we can assist the Minister and assist the government in our humble way in drafting a policy that will be effective and workable for this country.

With that in mind, Mr. Chairman, I would like to move a motion.

I move that the steering committee consider forthwith a timetable for future Committee hearings to consider the Department of Transport estimates, and further that such timetable include the dates on which the Minister of Transport will be appearing as a witness.

Mr. Chairman: You have all heard the motion. Before commenting on the motion I would like to reply to perhaps some of the criticism Mr. Mazankowski levelled at the Committee.

First, Parliament was to recess April 10 to April 22. That did not occur, but there was relatively an agreement that no committees would sit that week. I attempted to call a steering committee meeting last week and could not get the members together.

[*Interprétation*]

Un mois s'est déjà écoulé et nous n'avons fait que gratter un peu la surface dans l'étude du budget. Il nous reste encore un autre mois, mais d'ici la fin de mai, le budget doit être adopté. Les transports représentent une dépense énorme et nous n'avons pas de politique ministérielle, c'est le chaos, comme le ministre l'a déjà mentionné, et le Comité ne fait absolument rien. Vous, monsieur le président, et nous comme membres du Comité, partageons une responsabilité sérieuse à l'égard des transports, en général et en particulier de la politique et des dépenses de fonds.

Il faudrait saisir toutes les occasions pour explorer toutes les activités des transports. A cause de votre compétence en matière de transport, monsieur, il vous appartient de voir quelles sont les mesures que vous pouvez prendre, dans votre sagesse, pour que le Comité se réunisse régulièrement pour établir un calendrier et savoir quand le ministre peut venir. Je sais que son temps est précieux et je m'inquiète beaucoup de la voir ici attendre que les députés arrivent. Si nous savions à l'avance quand le ministre doit venir et les questions qui seront discutées, nous pourrions collaborer de façon plus efficace et rationnelle avec le ministère.

Nous avons un nouveau président de la Société des chemins de fer nationaux, il vient d'être nommé et on le dit très qualifié, très distingué, et très compétent. Il a déclaré dans un communiqué de presse qu'il n'y a pas eu depuis 14 ans d'étude en profondeur des questions de transports. Il a ajouté qu'il serait temps qu'il y en ait une, et que le CN est intéressé à jouer un rôle.

Je pense que le comité devrait se lancer dans cette enquête pour étudier avec sérieux cette question des transports au pays. J'aimerais, monsieur le président, que nous établissions un calendrier pour le prochain mois. Comme je l'ai dit plus tôt, nous n'avons qu'un mois pour examiner les activités d'un ministère très important et j'aimerais que le comité de direction se rencontre pour établir un calendrier afin que nous puissions non seulement étudier le budget, mais les questions de politique, de politique immédiate et future, et intéresser le Ministre et le gouvernement en apportant notre humble support à la rédaction d'une politique qui serait efficace et valable.

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais proposer une motion.

Je propose que le comité de direction étudie la possibilité d'établir un calendrier pour les prochaines séances du comité, afin d'étudier le budget du ministère des Transports, et que ce calendrier établisse les dates où le Ministre des Transports peut comparaître comme témoin.

Le président: Vous avez tous entendu la motion. Avant de la commenter, j'aimerais répondre à certaines critiques que M. Mazankowski adresse au comité.

Tout d'abord, le Parlement devait être en congé du 10 au 22 avril. Cela n'est pas arrivé, mais il y avait un accord plus ou moins tacite qu'aucun comité ne siégeait pendant cette semaine. J'ai tenté de réunir les membres du comité de direction la semaine dernière, mais je n'ai pu les rejoindre.

[*Text*]

Mr. Mazankowski, you yourself, said that there was no use in this Committee's meeting unless we could have the Minister before us. I do not have to tell you or anybody else the Minister has been pretty busy trying to keep the airplanes flying the last while, and many of us members of Parliament have been hoping that he could keep them flying in one manner or another.

There is a great deal of validity to your criticism; there have been other problems. I, on the advice of the steering committee and this Committee wrote the Minister a letter requesting that we be able to look further, and in-depth as you suggested, into the whole question of transportation, particularly the transportation industry in western Canada. I have not received a written reply but I have talked it over with the Minister and the government House Leader.

Mr. Mazankowski's motion, I will read again to the Committee:

> That the steering committee consider forthwith a timetable for future Committee hearings to consider the Department of Transport estimates, and further that such timetable include the dates on which the Minister of Transport will be appearing as a witness.

I consider that motion to be in order and see no objections to it. We have had some trouble . . .

Mr. Rose: On a point of order, can you have a motion without a quorum?

The Chairman: A motion cannot be disposed of without a quorum. This is a point I was just going to draw to the Committee's attention. We do not have a quorum. We could go on and consider the motion I suppose, but not vote on it. I would rather the motion be allowed to stand, Mr. Mazankowski, until we do have a quorum although I am certain that it would pass and I, as Chairman, have no objection to attempting to get the steering committee together, this evening if not sooner. Having said that I would hope that there would be some agreement to standing the motion and we could get into the business of questioning the witness.

Mr. Mazankowski: If there are no further comments on the particular motion.

Hon. Jean Marchand (Minister of Transport): May I make a comment?

The Chairman: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): The way the Committee runs its business is the business of the Commiettee, not mine. I just want to say please that I said publicly in the House that transportation was in a mess in Canada—not the Ministry of Transport. This is a bit different.

If you look at the over-all problem of transportation you have an independent Crown company which CN, you have CP, which is a private company. You have the provincial government which has jurisdiction over trucking, for example. So when you look at the whole picture you see that it is not integrated but I never said that my department was in a mess.

Mr. Mazankowski: I appreciate that remark, Mr. Minister, and if my remarks were construed to mean that it was not so.

[*Interpretation*]

Monsieur Mazankowski, vous avez dit vous-même que c'était inutile que le comité se rencontre à moins que le Ministre ne soit présent. Je n'ai pas à vous dire, ni à personne d'ailleurs, que le Ministre a été très occupé à essayer de faire voler ses avions récemment, et plusieurs parmi nous espèrent qu'il réussira d'une façon ou d'une autre.

Il y a des choses vraies dans vos critiques; il y a eu aussi d'autres problèmes. Sur l'avis du comité de direction et de ce comité, j'ai écrit une lettre au Ministre lui demandant d'étudier en profondeur cette question des transports, surtout de l'industrie des transports dans l'Ouest du Canada. Je n'ai pas encore reçu de réponse écrite, mais j'en ai parlé avec le Ministre et le Leader de la Chambre.

Voici la motion de M. Mazankowski, je vais vous la lire:

> «Que le comité de direction étudie la possibilité d'établir un calendrier pour les prochaines séances du comité, afin d'étudier le budget du ministère des Transports, et que ce calendrier établisse les dates où le Ministre peut comparaître comme témoin.»

Je considère que cette motion est recevable et je n'y vois pas d'objection. Nous avons eu des difficultés . . .

M. Rose: J'invoque le Règlement, pouvez-vous accepter une motion sans quorum?

Le président: On ne peut accepter une motion sans quorum. C'est justement ce que j'allais dire au comité. Nous n'avons pas quorum, nous pouvons étudier la motion, mais il ne peut y avoir de vote. J'aimerais plutôt qu'on la réserve, monsieur Mazankowski, jusqu'à ce que nous ayons quorum, même si c'est certain qu'elle sera adoptée. En tant que président, je n'ai pas d'objection à tenter de réunir le comité de direction ce soir, sinon plus tôt. J'espère que vous serez d'accord pour réserver la motion afin que nous puissions maintenant interroger le témoin.

M. Mazankowski: Il n'y a pas d'autre remarque au sujet de cette motion.

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Puis-je ajouter quelque chose?

Le président: Oui.

M. Marchand (Langelier): La façon dont vous procédez vous regarde. Je voulais simplement dire qu'à la Chambre j'ai déclaré les transports un beau gâchis au Canada, mais pas le ministère des Transports. C'est très différent.

Vous étudiez le problème global des transports, vous avez une société d'État indépendante, le CN, vous avez également le CP qui est une société privée. Le gouvernement provincial a compétence en matière de transport par camion, par exemple. Lorsque vous regardez tout le tableau, vous voyez que ce n'est pas intégré, mais je n'ai jamais dit qu'il y avait un tel désordre dans mon ministère.

M. Mazankowski: Je comprends très bien, monsieur le ministre, et si mes remarques vous ont donné cette impression, je m'en excuse.

[*Texte*]

• 1550

Mr. Marchand (Langelier): No, this is why I want to clarify it.

Mr. Mazankowski: My remarks were simply confined to the transportation policy, the transportation general, and certainly with no aspersions cast against the hardworking members of the Ministry of Transport.

The Chairman: Fine.

Mr. Blenkarn: Mr. Chairman, could we let this motion drop and call an immediate meeting of. . . .

The Chairman: Certainly. Certainly, right after this meeting if you like.

Mr. Blenkarn: . . . the steering committee right after this meeting? Would you undertake to call a meeting of the steering committee after this meeting.

The Chairman: I will undertake to get hold of the members of the steering committee. Mr. Rose, I would like you to bring that to Mr. Benjamin's attention. He is the member from your party on the steering committee. Mr. Mackasey, and I think it is Mr. Campbell who is just coming in and Mr. McRae are members of the steering committee from the Liberal Party. I notify you that there will be a steering committee meeting immediately after this meeting this afternoon in my office.

Mr. Mackasey: Approximately, Mr.Chairman, what time do you contemplate, about six o'clock?

The Chairman: I would say between five-thirty and six o'clock the steering committee meeting would be. We hope to end this one at five-thirty, at least that is my time schedule.

Mr. Mackasey: As I understand it, and I apologize for coming in late, it is primarily to discuss the motion which concerns the question of travel.

The Chairman: Well, no. It is future meetings of this Committee.

Mr. Mackasey: Could I ask, through the Chair, are we contemplating meetings beyond today on these estimates?

Mr. Mazankowski: My motion concerns future Committee hearings for the purpose of considering the estimates which would, I take it, mean to the end of May.

Mr. Mackasey: Well, we all might be doing a lot of travelling by the end of May anyway. I am just suggesting as a compromise, if I may, that we could pass the estimates today and then let the steering committee get down to the other issue, the nitty-gritty issue of seeing for themselves transportation in action across Canada in various fields. I think we would be doing the Minister a favour in letting him get on with he wants to do, that is, help all Canadians in all parts of Canada. He cannot do that as long as his estimates are still in a state of flux.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, if the hon. member is speaking on behalf of the Minister, I am sure the Committee would consider that sort of a proposition but that has not come forth from the Minister of Transport and I am sure he would have some comment to make on that. Also, as you pointed out, Mr. Chairman, a letter has been directed to the Minister suggesting the role that this Committee could play in respect of the formulation of transport policy and I am not sure whether we have had an answer. You indicated that we did not have an answer. However, you did indicate that private discussions were going on. Now, if that is one of the reasons why we have not been meeting

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Je voulais préciser.

M. Mazankowski: Je voulais simplement commenter les politiques de transport, le transport en général, mais certainement pas critiquer le personnel industrieux du ministère des Transports.

Le président: Très bien.

M. Blenkarn: Monsieur le président, pouvons-nous laisser tomber la motion et covoquer une réunion immédiatement après cette réunion-ci . . .

Le président: Certainement. Tout de suite après cette réunion-ci, si vous voulez.

M. Blenkarn: Une réunion du comité de direction immédiatement après celle-ci? Voulez-vous vous occuper de convoquer la réunion du comité de direction?

Le président: Je vais essayer de retenir les membres du comité de direction. Monsieur Rose, j'aimerais que vous informiez M. Benjamin de cette réunion. Il est, dans votre parti, celui qui siège au comité de direction. M. Mackasey, et je pense aussi M. Campbell, qui vient d'entrer, de même que M. McRae font également partie du comité de direction pour le parti libéral. Je vous avise qu'il y aura une séance du comité de direction dans mon bureau, immédiatement après cette réunion-ci.

M. Mackasey: A quelle heure à peu près, monsieur le président, six heures?

Le président: Je dirais entre 17 h 30 et 18 h 00. Nous espérons que cette séance-ci se terminera à 17 h 30, du moins c'est ce que j'avais prévu.

M. Mackasey: Si je comprends bien, et je m'excuse de mon retard, il s'agit principalement de discuter de la motion concernant les déplacements.

Le président: Eh bien non. Il s'agit des futures séances du comité.

M. Mackasey: Envisageons-nous d'autres réunions pour étudier le budget, à part celle d'aujourd'hui?

M. Mazankowski: Ma motion traite des futures audiences du comité pour l'étude du budget qui, si je comprends bien, doit être terminée à la fin du mois de mai.

M. Mackasey: Nous sommes peut-être tous appelés à voyager pas mal d'ici la fin de mai, de toute façon. Comme compromis, je propose que nous adoptions le budget aujourd'hui pour que le comité de direction puisse s'attaquer à l'autre question, le problème épineux des transports, au Canada. Nous faciliterions la tâche du ministre en le laissant faire ce qu'il veut faire, c'est-à-dire aider tous les Canadiens partout au Canada. Il ne peut le faire quand que son budget n'est pas arrêté.

M. Mazankowski: Monsieur le président, si le député parle au nom du ministre, je suis certain que le comité pourrait examiner ce genre de proposition, mais elle ne vient pas du ministre des Transports, qui doit sûrement avoir des commentaires à faire à ce sujet. Comme vous l'avez dit également, monsieur le président, le ministre a reçu une lettre au sujet du rôle que le comité pourrait jouer dans la formulation des politiques de transport. Je ne suis pas certain que nous ayons reçu de réponse. Vous n'en avez pas reçu de votre part. Vous avez souligné que les discussions privées avaient lieu. Si c'est là une des raisons pour lesquelles nous ne nous sommes pas rencontrés, il faudrait

[*Text*]

then perhaps that is a point for clarification. Maybe there is some collusion between the Minister of Transport and the Chairman of the Committee! I do not know whether it is good or bad but it has certainly paralyzed the work of this Committee and I am very concerned about that.

Mr. Marchand (Langelier): What I want to say, Mr. Chairman, if you will allow me, is that as far as the estimates are concerned, of course, if you feel you can get that out of the way I think maybe you are more interested in the broad policy and what we have announced.

An hon. Member: Indeed.

Mr. Marchand (Langelier): So, this probably in a few weeks, as soon as the document is ready the Committee would be interested to have a discussion and meet with me and discuss and to this I have no objection at all.

Mr. Mazankowski: The document you are referring to is the policy document?

Mr. Marchand (Langelier): The policy document by the Cabinet. I am not speaking of a white paper or anything like that but as soon as it is produced and we say this is the general direction on this—as soon as it is produced, I will have no objection to having a discussion at that time. Before we produce any piece of legislation, I hope that we will have the benefit of your views.

Mr. Mazankowski: Are you suggesting, Mr. Minister, that this particular document would be referred to the Committee for consideration?

Mr. Marchand (Langelier): As soon as the document exists and is public. I will refer it and I am ready to come and discuss the matters with you. I will not say you have no business in that because this is too complex a matter. I think it would be very useful to have your views on the paper whenever it is released, of course, and the Cabinet has approved it. Right now I cannot tell you this is the policy. I can tell you what my ideas are but it is useless to discuss them until Cabinet approves definite ideas.

• 1555

As far as the estimates are concerned, you may have another meeting, but if you have several meetings and I have to attend each of them sometimes this is not always useful. I think it would be preferable to have, say, the head of the Marine Administration and put questions to him. But I understand that on policy matters you prefer to have the one who is politically responsible for policy.

Mr. Mazankowski: Indeed, Mr. Minister and Mr. Chairman, if we will be given that opportunity to discuss the broad matter of policy with the Minister under appropriate terms of reference, I think this would give us some sense of direction in considering the future course of this business, and that can be discussed tonight or later on this evening.

Mr. Mackasey: Well, let the Minister get his estimates out of the way. After all, we are all here to approve the legislation, we are nonpartisan in committee, and we could as a result of the steering committee meeting accept the Minister's suggestion that the Committee have an input into policy, even before first reading. There then would be no need to travel . . .

[*Interpretation*]

peut-être préciser. Il y a peut-être eu collusion entre le ministre des Transports et le président du comité! Je ne sais pas si c'est une bonne ou une mauvaise chose, mais il se trouve que le travail du comité est paralysé et je m'en inquiète.

M. Marchand (Langelier): Au sujet du budget, si vous voulez en disposer rapidement, nous pourrions passer, puisque vous semblez beaucoup vous y intéressez, aux politiques générales et à ce que nous avons déjà annoncé.

Une voix: Très bien.

M. Marchand (Langelier): Nous pourrons le faire dans quelques semaines, dès que le document sera prêt. Les membres du comité pourront en discuter et me rencontrer, je n'ai pas d'objection.

M. Mazankowski: S'agit-il du document concernant les politiques?

M. Marchand (Langelier): Le document concernant les politiques qui sera émis par le Cabinet. Je ne parle pas d'un Livre blanc ou de quelque chose du genre, mais dès que ce document sera présenté, je n'ai pas d'objection à en discuter à ce moment-là. Avant qu'il y ait législation, j'aimerais certainement obtenir vos vues à ce sujet.

M. Mazankowski: Est-ce que vous proposez, monsieur le ministre, que ce document soit transmis au comité pour étude?

M. Marchand (Langelier): Dès que le document sera rédigé et rendu public, je vais vous le transmettre et je viendrai moi-même en discuter avec vous. Il s'agit d'une question complexe qui vous regarde. Il me serait très utile d'obtenir vos opinions dès que le document sera publié et approuvé par le Cabinet. Je ne peux vous dire maintenant que telle sera la politique. Je peux vous faire connaître mes idées, mais il est inutile d'en discuter puisque le Cabinet doit approuver des idées définitives.

Pour ce qui est du budget, vous aurez peut-être une autre réunion, mais si vous en avez plusieurs et que je doive assister à chacune d'elles, ce n'est pas toujours très pratique. Il sera préférable, je crois, de convoquer le chef du transport par eau, par exemple, pour que vous puissiez lui poser des questions. Mais sur des questions de politique, vous préférez interroger la personne qui est politiquement responsable.

M. Mazankowski: Si c'est vrai, monsieur le ministre, monsieur le président, que nous avons l'occasion de discuter de la question de politique avec le ministre, en vertu d'un mandat qui nous sera accordé, nous aurons ainsi une meilleure orientation pour notre travail futur et nous pourrons en décider un peu plus tard ce soir.

M. Mackasey: Il faudrait d'abord que le ministre puisse faire adopter son budget. Après tout, nous sommes ici pour approuver les lois, et il n'y a pas de sectarisme politique en comité. A la suite de la réunion du comité directeur, nous pourrions accepter la proposition du ministre que le Comité ait son mot à dire dans les questions de politique avant la première lecture. Il n'y aurait ainsi aucune nécessité de nous déplacer.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mackasey, just on that point—and I wanted to reply to your remarks earlier—before the Committee can travel my understanding is that it would have to have a House order of some kind and some kind of terms of reference.

Mr. Mackasey: Right.

The Chairman: So if we dispose of the estimates today I do not know what we would fill the timetable with that Mr. Mazanlowski talks about between now and the end of May. As yet I do not know.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, with the greatest respect to the honourable member, no one on this side of the Committee has suggested that we would pass the estimates today, nor has the Minister suggested that the invitation he has extended to the Committee to discuss policy is conditional upon the passage of the estimates. So I really cannot understand why the honourable member is really so concerned about getting the estimates through today.

We have a certain responsibility, at least on this side of the Committee table, and we intend to discharge that.

Mr. Rose: I was wondering if the permission to travel, especially throughout Western Canada, which has now been requested for well over a year, was conditional upon the passage of the estimates? I have heard it rumoured that this . . .

The Chairman: Are you directing that question to me?

Mr. Rose: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: I am not the one who grants the authority to travel, Mr. Rose. I made the request on behalf of this Committee.

Mr. Rose: Have you had a reply, sir?

The Chairman: If you are propositioning the Minister then I guess he should be the one who replies to it.

Mr. Rose: Have you had a reply to your letter?

The Chairman: Not a written reply, no. I have discussed it with the Minister and discussed it with the House Leader.

Mr. Marchand (Langelier): I think I can answer your questions. I discussed it with the House Leader. The House Leader has no objection. He wanted to meet with Mr. Horner to ascertain what you had in mind, whether it is to travel anywhere and discuss all kinds of problems or if you have something precise in mind—because if we say you may travel throughout Canada for whatever problem of transport may exist, you know very well that at the moment we are trying to elaborate a policy and this can become very embarrassing.

So there is no objection to the Committee travelling provided you indicate to us what you intend to do exactly so that we are sure that while we are working discussion is not going on, say, in the press and the media. This Committee can be very useful and there is no doubt that travel around the country might bring some information to you and to us, indirectly.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mackasey, je voulais justement répondre à vos remarques antérieures. Avant que le Comité puisse voyager, il faudrait, si je comprends bien, que la Chambre délivre une ordonnance ou un mandat.

M. Mackasey: C'est juste.

Le président: Par conséquent, si nous disposons du budget aujourd'hui, je ne sais pas si nous pourrions discuter d'ici la fin de mai des idées qu'a soulevées M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, sauf votre respect, personne de ce côté-ci du Comité n'a proposé qu'on adopte le budget aujourd'hui, et le ministre n'a pas non plus suggéré que le Comité discute des questions de politique à la condition que le budget soit adopté. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi vous vous inquiétez tant que le budget soit adopté aujourd'hui.

Nous avons une responsabilité, du moins de ce côté-ci de la table, et nous ne voulons pas la laisser tomber.

M. Rose: Est-ce que la permission de voyager, surtout dans l'Ouest du Canada, permission que nous avons demandée depuis plus d'un an, dépend de l'adoption du budget? J'ai entendu des rumeurs à ce sujet . . .

Le président: Est-ce que vous me posez la question?

M. Rose: Oui, monsieur le président.

Le président: Je ne suis pas la personne qui accorde ces permissions, monsieur Rose. J'ai fait la demande au nom du Comité.

M. Rose: Avez-vous reçu une réponse, monsieur?

Le président: Si vous en faites la proposition au ministre, je pense qu'il pourrait vous répondre.

M. Rose: Avez-vous reçu une réponse à votre lettre?

Le président: Je n'ai pas reçu de réponse écrite. J'en ai discuté avec le ministre et avec le leader de la Chambre.

M. Marchand (Langelier): Je crois pouvoir répondre à votre question. J'en ai parlé au leader de la Chambre et il n'a pas d'objection. Il veut rencontrer M. Horner pour s'assurer de ce que vous avez dans l'idée, si vous voulez voyager un peu partout et discuter de toutes sortes de problèmes ou si vous avez des choses précises à faire. Si vous voulez voyager partout au Canada pour savoir quels sont les problèmes de transport qui existent, vous savez très bien qu'à ce moment-ci nous tentons d'élaborer une politique et cela pourrait être embarrassant.

Il n'y a donc pas d'objection à ce que le Comité voyage, à la condition que vous nous disiez exactement ce que vous voulez faire, pour nous assurer que pendant nos discussions il n'y ait pas de fuite à la presse ou aux autres médias d'information. Le Comité peut nous être très utile et il n'y a pas de doute que vous pourriez indirectement pendant ce voyage au pays récolter des renseignements valables pour vous et pour nous.

[*Text*]

There is another aspect. There is no doubt that, politically, it is a little bit difficult for all those concerned. Take, for example, if in Quebec City they want a commuter train between Quebec and Ste. Anne de Beaupré, I do not think one member of this Committee is going to say "we think it is unsound because I know the results, the policy". This is the kind of thing to which I am referring. But as far as the Committee studying problems which, in your mind, are not clarified . . .

• 1600

Mr. Rose: I wonder if I could ask the Chairman now, in light of the Minister's reply, whether or not the specific business of the Committee was made explicit in the letter to the Minister.

The Chairman: Well, the best way to answer that, Mr. Rose, is perhaps read the letter and you can judge whether it was explicit or otherwise. I do not know whether I should read it all, Mr. Rose, but I will start . . .

Mr. Rose: Just the explicit part.

The Chairman: I will start with what you might call explicit.

> . . . the Standing Committee on Transport and Communications feel that we could assist in the clarifying of the problem if the government would give its consent for us to travel and look into the transportation difficulties at Thunder Bay, at the movement of cars in and out of the elevators, and the track problems at Thunder Bay.
>
> We could also hear some of the problems with regard to the rail line abandonment which might assist the government in making a decision on this matter some time this year. Further, we feel we could examine the box car shortages in the grain and lumber industries and the movement of same through the Rocky Mountains and in the Vancouver area.

Now, to me the Committee in order to fulfil that requirement necessarily would have to go to Thunder Bay and would have to hear the Prairies on rail line abandonment. The reason that the letter is worded to provide for a decision on this matter sometime this year is because all line abandonments are frozen until January 1, 1975. So the decision some time between now and then has to be made as to whether they will continue to remain frozen or whether the hearings on the abandonments will take place.

Mr. Mackasey: I understand if we travel we can. I would like to be able to travel to Beaupré by train. So we could have that, could we not? Or why not? I know that some of the members from Newfoundland are interested in revitalizing the Newfie Bullet, so why could we not go and see that?

The Chairman: There would be no objection from my point of view. I was assisted in drafting this letter by the Steering Committee.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I object to this kind of line and these replies that we are getting. Every time that we bring up this question of travel, there is no objection to it from anybody, except that it is treated frivolously. The last time I was here and asked a question the Minister replied: there is no point in you going out there to find out that we are

[*Interpretation*]

Il y a aussi un autre aspect. Il n'y a pas de doute que politiquement la situation sera un peu difficile pour tous ceux qui voyageraient. Par exemple, dans la ville de Québec, on veut un train qui fasse la navette entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré. Je ne crois pas qu'un membre du Comité dirait: «Nous ne croyons pas que cela soit justifié, car je connais les résultats, la politique». C'est le genre de choses qu'il faudrait éviter. Puis si le Comité étudie des problèmes qui, à ses yeux, ne sont pas très clairs . . .

M. Rose: Qu'il me soit permis de demander au président à la lumière de la réponse du ministre si la tâche du comité a été précisée dans la lettre au ministre.

Le président: La meilleure façon de vous répondre, monsieur Rose, serait peut-être de vous lire la lettre, et vous déciderez vous-même si la chose est nettement établie. J'ignore si je devrais la lire entièrement, monsieur Rose, mais je vais commencer . . .

M. Rose: La partie explicite.

Le président: Je vais donc débuter par ce que vous appelez la partie qui précise la tâche.

> . . . le Comité permanent des transports et des communications estime que nous pourrions nous rendre utiles pour préciser le problème si le gouvernement nous permettait de voyager et de prendre conscience des difficultés de transport à Thunder Bay, du mouvement périphérie-centre des wagons aux élévateurs et les problèmes de rails à Thunder Bay.
>
> On pourrait également nous parler des difficultés concernant l'abandon de la ligne ferroviaire, ce qui pourrait venir en aide au gouvernement s'il doit prendre une décision sur cette question cette année. En outre, nous devrions, me semble-t-il, examiner la pénurie des wagons-trémies de l'industrie des céréales et du bois, ainsi que les mouvements de ces mêmes produits dans les Rocheuses et dans la région de Vancouver.

Pour accomplir sa tâche, le Comité doit nécessairement se rendre à Thunder Bay et écouter les responsables des Prairies donner leur point de vue sur l'abandon de la ligne ferroviaire. La raison pour laquelle la lettre prévoit une décision à prendre cette année, c'est que tous les abandons de lignes sont gelés d'ici le premier janvier 1975. Donc la décision d'ici là doit établir si ces lignes vont continuer de demeurer gelées ou si l'on procédera aux audiences sur l'abandon des lignes.

M. Mackasey: A mon sens, si nous nous rendons sur place nous pourrons le faire. J'aimerais pouvoir me rendre à Beaupré par train. Cela serait possible, oui ou non?

Le président: Je n'y vois aucune objection. Le comité directeur m'a prêté main forte lors de la rédaction de cette lettre et je sais pertinemment que certains membres de Terre-Neuve sont intéressés à ressusciter le Newfie Bullet. Pourquoi donc ne pas nous y rendre et constater sur place?

M. Rose: Monsieur le président, je m'en prends à cette suite d'idées et au genre de réponses que nous recevons. Chaque fois qu'il est question de voyages, personne ne s'y oppose, mais on traite la question à la légère. La dernière fois, j'ai posé une question au ministre qui m'a répondu: Je ne vois pas en quoi il serait avantageux que vous vous

[*Texte*]

short of boxcars for we know that. That is not the rationale behind the request to travel at all.

The Minister can confirm that there are a great number of severe problems associated with transportation, particularly rail transportation, and they have, if not their focus, at least some degree of emphasis in Western Canada. They had to do with morale, they had to do with line maintenance, they had to do with rail wrecks, they had to do with a hell of a lot of serious problems. We thought that we might be able to assist. Now, I know the Minister was worried earlier and perhaps I am asserting—you do not have to agree, Mr. Minister—that all it would be is a vehicle for opposition parties, to cause a lot more trouble.

Mr. Marchand (Langelier): No, even the Liberals are going to support you. If you go to the West Coast, and suggest that we should abandon this branch line, nobody representing a party is going to go there to say we should abandon the branch line.

Mr. Rose: Mr. Chairman, if the Liberals are supporting the New Democratic Party and the Conservatives in terms of the request to travel, and they are, then where is the impediment?

Mr. Marchand (Langelier): This is in the terms of reference of the Committee. What is the Committee going to do? If we agree on this, I have no objection at all.

Mr. Rose: And could I ask the Minister, through you, Mr. Chairman, whether or not he agrees with the terms of reference, because if he agrees, I am quite sure the Houe Leader will.

Mr. Marchand (Langelier): I have not spoken to the House Leader since he spoke with the Chairman of the Committee. I can do that right away—tomorrow morning.

Mr. Rose: Well, could I ask, Mr. Minister, if you agree with the terms of reference outlined in the letter or would you care to add some more?

Mr. Marchand (Langelier): May I answer that question tomorrow after I have a discussion with the House Leader because I think I have to consult the House Leader on this? It is useless, I can answer anything but I have to consult the House Leader and we will give you an answer in writing. All right? We can do that at the latest, early next week, so you can have a meeting with your Committee and decide what to do.

Mr. Rose: Just in conclusion Mr. Minister, I find it a little bit strange that to decide whether or not you agree you have to talk it over with Mr. MacEachen. I think all this debate about travel now has been delayed to the point of irrelevancy anyway, and we have stalled so long on this matter that on-rushing events, self-fulfilling prophecies may make our discussion on this matter irrelevant. So I will close at this point and agree with Mr. Mazankowski that we have not done anything, we have spent another half an hour not doing anything, and so we should proceed with the questioning.

[*Interprétation*]

rendiez là-bas pour constater une pénurie de wagons-trémies puisque nous le savons déjà. Mais ce n'est pas la raison pour laquelle nous demandons de faire ce voyage.

Le ministre peut confirmer qu'il existe un nombre important de problèmes très sérieux associés aux transports, notamment au transport ferroviaire, qui ont sinon leur centre, du moins une certaine gravité dans l'Ouest du Canada. Ils touchent le moral, l'entretien de la ligne, les dégats ferroviaires et un grand nombre d'autres difficultés majeures. Nous croyions pouvoir aider. Je sais pertinemment que le ministre était inquiet plus tôt et j'ose affirmer . . . et vous n'êtes pas obligé d'en convenir, monsieur le ministre . . . que ce ne serait là qu'un moyen au service des partis de l'opposition pour causer de nouvelles et nombreuses difficultés.

M. Marchand (Langelier): Non, même les libéraux vous appuieront. Si vous vous rendez sur la côte ouest et proposez d'abandonner l'embranchement, aucun représentant d'un parti ne s'y sera rendu pour faire une telle proposition.

M. Rose: Monsieur le président, si les libéraux appuient le parti néo-démocrate et les conservateurs pour ce qui est des demandes de voyages, ce qu'ils font d'ailleurs, alors qu'est-ce qui nous en empêche?

M. Marchand (Langelier): C'est le mandat du Comité. Qu'est-ce que le Comité doit faire? Si nous pouvons nous mettre d'accord là-dessus, je n'y vois aucune objection.

M. Rose: Qu'il me soit permis de demander au ministre, par votre truchement, monsieur le président, s'il approuve le mandat, car s'il donne son assentiment je suis à peu près certain que le leader de la Chambre en fera autant.

M. Marchand (Langelier): Je n'ai pas parlé au leader de la Chambre depuis qu'il s'est entretenu avec le président du Comité. Je peux le faire immédiatement, soit demain matin.

M. Rose: Eh bien, qu'il me soit permis de vous demander alors, monsieur le ministre, si vous êtes d'accord avec le mandat tel qu'indiqué dans la lettre. Ou aimeriez-vous ajouter d'autres éléments?

M. Marchand (Langelier): Puis-je répondre à cette question demain, après avoir eu une discussion avec le leader de la Chambre, car il me semble qu'il me faut le consulter à cet égard? Je pourrais vous répondre n'importe quoi, mais je dois consulter le leader de la Chambre, après quoi nous vous donnerons une réponse par écrit. D'accord? Nous pourrons prendre cette initiative au plus tard au début de la semaine prochaine, après quoi vous pourrez tenir une réunion avec votre comité et prendre la décision qui s'impose.

M. Rose: En guise de conclusion, monsieur le ministre je trouve quelque peu bizarre qu'il vous faille vous entretenir avec M. MacEachen avant de pouvoir vous décider sur la pertinence du mandat. A mon sens, tout le débat concernant les voyages a été étiré au point où cela est devenu ridicule et nous avons tellement traîné en longueur à ce propos que les événements qui se précipitent en réalisation des prophéties pourront rendre notre discussion tout à fait inutile. Je termine donc et je conviendrai avec M. Mazankowski que nous n'avons encore rien fait. Nous avons perdu une autre demi-heure à ne rien faire, si bien qu'il est grand temps que nous passions aux questions.

[*Text*]

• 1605

The Chairman: Thank you, Mr. Rose. I appreciate your reaching that conclusion.

Mr. McCain: Mr. Chairman, does that mean we are all supposed to reach the same conclusion?

The Chairman: Not necessarily, but I wish we would.

Mr. McCain: If we are discussing travel, I think there are problems in the East as well as in the West, and I do not think it should be strictly Western oriented.

The Chairman: Mr. McCain, with the assistance of the Steering Committee, I drafted this letter and I proposed it to the Committee. The Committee ratified it and I sent it to the Minister. Do you want me to attempt to draft a second letter?

Mr. McCain: No, I just want to make my opinion known.

The Chairman: I spoke to the House Leader and he said specifically, "What do you want to do?" I said, "You draft the terms of reference about where you want us to go and where you do not want us to go. If you do not want us to go to Thunder Bay, tell us not to go to Thunder Bay and we will not go." It is my duty as the Committee Chairman to carry out, to the best of the Committee's ability, the terms of reference that the Minister or the House Leader drafts. That would be my duty and I would try to do it.

I would now like Mr. Carter to proceed with questioning of the Minister. Mr. Mazankowski, did you have a question?

Mr. Mazankowski: I had some questions, Mr. Chairman.

An hon. Member: You have used up your time.

Mr. Mackasey: No, I do not think he has used up his time. Go right ahead.

The Chairman: I think it is for the Chairman to decide that, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, you will not sell me a suit that way.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will attempt to be as brief as I possibly can. I would like to ask the Minister if he could bring us up to date on some of the undertakings made by the Ministry of Transport at the WEOC Conference, particularly in regard to disclosure, on a government basis, of the railroads. Is that proceeding as promised?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mazankowski: And is disclosure going to be a permanent thing?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. This is proceeding. The railways have agreed to disclose the information required by the provinces through the guidance of the CTC and the Ministry of Transport. We have received letters from Mr. Sinclair and Mr. McKinnon to this effect. The last time I met with the western ministers they said, "From our point of view it is good for the time being, but we would prefer to have it in the law", so they are compelled by the law and do not find some kind of invitation in their letters so that they do not disclose. So, I agreed to that provided all the other parties agreed not to make a debate of five days on this in the House. Mr. MacEachen was asked by me in writing not very many days ago to sound out the other

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur Rose. Je suis heureux que vous en soyiez venu à cette conclusion.

M. McCain: Monsieur le président, est-ce que cela veut dire que nous devons tous en venir à la même conclusion?

Le président: Pas nécessairement, mais je le désirerais.

M. McCain: Si nous parlons de voyage, j'estime que des problèmes existent dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest et je ne crois pas que cela doive viser l'Ouest exclusivement.

Le président: Monsieur McCain, j'ai préparé le brouillon de cette lettre avec l'aide du comité directeur et je l'ai soumise au Comité. Le Comité l'a rectifiée et je l'adresse au Ministre. Est-ce que vous voulez que je fasse un deuxième brouillon?

M. McCain: Non, je voulais simplement que mon avis soit connu.

Le président: J'ai parlé au leader de la Chambre qui a dit très précisément: «Que voulez-vous faire?» J'ai répondu: Rédigez l'ordre de renvoi nous disant où aller et où ne pas aller. Si vous ne voulez pas que nous allions à Thunder Bay, dites-nous de ne pas aller et nous n'irons pas». Je dois à titre de président du Comité exécuter, selon la compétence du Comité, l'ordre de renvoi établi par le Ministre ou par le leader de la Chambre. C'est là le rôle qui m'est dévolu et je m'efforcerai de m'en acquitter.

J'aimerais maintenant que M. Carter continue d'interroger le Ministre. Monsieur Mazankowski, avez-vous une question à poser?

M. Mazankowski: J'avais quelques questions à poser, monsiuer le président.

Une voix: Vous avez épuisé le temps qui vous revenait.

M. Mackasey: Non, je ne crois pas qu'il ait épuisé toute la période de temps à laquelle il a droit. Continuez.

Le président: Je crois qu'il appartient au président d'en décider, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, ce n'est pas de cette façon que vous allez me tailler à votre mesure.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je serai aussi bref que possible. J'aimerais demander au Ministre s'il pourrait nous mettre au courant de ce qu'a entrepris le ministère des Transports à la Conférence WEOC, particulièrement en ce qui concerne les révélations du gouvernement sur les chemins de fer. Est-ce que cela se fait tel que promis?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mazankowski: Et est-ce que la révélation sera de nature permanente?

M. Marchand (Langelier): Oui. Nous y travaillons. Les chemins de fer ont accepté de fournir les renseignements exigés par les provinces sous la directive de la CCT et du ministère des Transports. Nous avons reçu des lettres de M. Sinclair et de M. McKinnon à cet effet. La dernière fois que j'ai rencontré les ministres de l'Ouest, ils ont déclaré: «A notre avis, cela va pour le moment, mais nous préférons lui donner une forme juridique», et ils se retranchent donc derrière la loi et s'ils ne reçoivent une lettre d'invitation à le faire, ils ne font pas de révélation. J'y ai consenti pourvu que toutes les autres parties intéressées soient d'accord pour ne pas prolonger le débat à ce sujet pendant cinq jours en Chambre. J'ai écrit à M. MacEachen il n'y a pas

[*Texte*]

House Leaders to see if they are ready to have a bill and also to pass it, because if we are going to have a whole debate on transportation in amending the law for this purpose, I am not ready for that at this moment, but if all the parties say that it would be better to have it in the law, and pass it very rapidly, we are going to produce an amendment to this act.

Mr. Mazankowski: Would this be an amendment to the National Transportation Act?

Mr. Marchand (Langelier): The Railway Act.

Mr. Mazankowski: In other words, the matter of disclosure, as we see it, would be an on-going type of thing.

Mr. Marchand (Langelier): It is already going on but the ministers said, "All right, but you can find all kinds of ways out in the letters and in the law as it exists. We would prefer to ahve it incorporated into to act", and I agreed under the conditions that I mentioned.

Mr. Mazankowski: At the WEOC Conference a couple of proposals were put forward by the provincial government of Alberta, one respecting an equitable pricing proposal and another respecting the matter of the railway road bed. I understand that studies are going on in these two areas right now. Could you tell me who has been commissioned to do the studies?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. I do not have the names. Mr. Stoner probably has them. Do you have the names, Mr. Stoner?

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Yes. I believe the firm of H. L. Banks was commissioned to do the first study.

Mr. Mazankowski: Which is the first study?

Mr. Stoner: You referred to the pricing.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. Stoner: And on the common rail bed the same group will undertake this study.

Mr. Mazankowski: How was this contract delegated to this firm?

Mr. Marchand (Langelier): It was sponsored by the four ministers of Transport and myself, and the majority agreed, and after that all the ministers agreed on this popular firm.

• 1610

Mr. Mazankowski: What were the costs involved?

Mr. Marchand (Langelier): I do not remember that.

Mr. Stoner: Do you have the exact figures? We were working within certain estimates at the time.

Mr. R. Illing (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): We do not know the exact figures but the total for the two studies is somewhere close on to $600,000.

[*Interprétation*]

bien longtemps pour lui demander de s'aboucher avec les autres leaders de la Chambre afin de savoir s'ils étaient prêts à adopter un projet de loi, car si nous devons entreprendre de longues délibérations sur les transports en vue de modifier la loi, ce à quoi je ne suis pas prêt en ce moment, à moins que tous les partis intéressés soient d'accord et l'estiment préférable, et soient prêts à l'adopter rapidement, nous préparerons un amendement pour modifier cette loi.

M. Mazankowski: Est-ce que cet amendement modifierait la Loi nationale sur les transports?

M. Marchand (Langelier): La Loi sur les chemins de fer.

M. Mazankowski: Autrement dit, ce que nous considérons comme des révélations continuerait.

M. Marchand (Langelier): Cela se fait déjà mais les ministres ont dit: «Très bien, mais vous pouvez trouver toutes sortes d'échappatoires dans les lettres et dans la loi qui existe déjà. Nous préférons que cela soit intégré à la loi» et j'y ai consenti dans les conditions que je vous ai décrites.

M. Mazankowski: Quelques propositions ont été faites à la Conférence WEOC par le gouvernement provincial de l'Alberta, une concernant les prix équitables et l'autre au sujet des terre-pleines. Je crois comprendre que ces deux sujets font l'objet d'études présentement. Pourriez-vous me dire qui est chargé des études?

M. Marchand (Langelier): Oui. Je n'ai pas les noms mais M. Stoner les a probablement. Est-ce que vous avez les noms, monsieur Stoner?

Le président: Monsieur Stoner.

M. O. G. Stoner (sous-ministre, ministère des Transports): Oui, je pense. La firme H.L. Banks a été chargée de la première étude.

M. Mazankowski: Quelle est la première étude?

M. Stoner: Vous avez parlé des prix.

M. Mazankowski: Très bien.

M. Stoner: Et ce même groupe va faire l'étude des terrepleines ordinaires.

M. Mazankowski: Dans quelles conditions ce contrat est-il accordé à cette firme?

M. Marchand (Langelier): Les trois ministres des Transports et moi-même sommes les commanditaires du consentement de la majorité qui a amené l'assentiment général.

M. Mazankowski: Quels sont les prix?

M. Marchand (Langelier): Je ne m'en souviens pas.

M. Stoner: Avez-vous les chiffres exacts? A l'époque nous organisions le travail en fonction de certaines estimations.

M. R. Illing (administrateur, Administration du transport maritime du Canada, ministère des Transports): Nous ignorons les chiffres exacts, mais le total prévu pour ces deux études s'élève à environ $600,000.

[*Text*]

Mr. Mazankowski: Is it the firm of R. L. Banks?

Mr. Stoner: H. L. Banks.

Mr. Mazankowski: It is an American firm. Is that not correct?

Mr. Stoner: It is an American-based firm, but almost all the personnel that are doing the work in this particular area and activity are either Canadians or based in Canada.

Mr. Mazankowski: I see. Is there not a firm available in Canada that could carry out this sort of work? It seems to me that the Americans have not got a much better track record in railroading than we have in Canada, and it seems rather strange that we would have to go south of the border to get an expert in that field.

Mr. Stoner: If I might just reply to that, Mr. Minister, there were two or three firms that were looked at.

Mr. Mazankowski: Who were they? Would you mind telling the Committee?

Mr. Stoner: I believe Hedlin-Menzies put forward a bid. We went to tender and bid on it. And there were really two principal bidders that came in. These were evaluated by the representatives of the four provinces and the federal government. The Minister then examined these recommendations and decided in the last analysis to go with the Banks firm where they felt there was a bit more expertise.

Mr. Mazankowski: The federal government is footing the bill for the study. Is that not correct?

Mr. Stoner: It is being shared between the provinces, but the agreement to go ahead was established by a majority and I think eventually on a unanimous basis within the committee.

Mr. Mazankowski: In other words, the awarding did not take place solely by the federal government?

Mr. Stoner: No. It was totally a result of discussion within the committee.

Mr. Mazankowski: Did the firm of Hu Harries and Associates tender for this job?

Mr. Stoner: Yes.

Mr. Mazankowski: Is it not true that they tendered at about a $50,000 figure per contract less than the firm of the successful contractor, R. L. Banks?

Mr. Stoner: Again, I would like to ask Mr. Illing, who was our representative, to comment on that.

Mr. Illing: At that time, Mr. Chairman, I was chairman of the officials committee on western transportation. We did not as a committee . . . and this is including the representatives of the four western provinces . . . consider that cost was the paramount factor. We felt that effectiveness and the capability to do the study was the paramount factor. And it was the unanimous decision of the committee that R. L. Banks were the most capable people of doing the study.

The Chairman: One last question.

Mr. Mazankowski: In other words, the firm of Hu Harries and Associates were not considered effective and qualified to do the job?

[*Interpretation*]

M. Mazankowski: S'agit-il de la firme de R. L. Banks?

M. Stoner: H. L. Banks.

M. Mazankowski: C'est une firme américaine, n'est-ce pas?

M. Stoner: La maison-mère est américaine, mais presque tout le personnel qui travaille dans ce domaine particulier est canadien ou habite au Canada.

M. Mazankowski: Je vois. N'y a-t-il pas de firmes canadiennes qui puissent effectuer ce genre de tâche? Il ne me semble pas que les antécédents américains, en ce qui concerne les chemins de fer, soient meilleurs que les nôtres, et je trouve un peu étrange qu'il faille s'adresser à des firmes américaines pour trouver un expert dans ce domaine.

M. Stoner: Pour répondre à cela, monsieur le ministre, on s'est renseigné sur deux ou trois firmes.

M. Mazankowski: Lesquelles? Voulvez-vous bien en informer le Comité?

M. Stoner: Nous avons passé un appel d'offres et je crois que la Hedlin-Menzies a soumis une offre. Il y a eu, d'ailleurs, deux offres importantes. Ces offres ont été évaluées par les représentants des quatre provinces et du gouvernement fédéral. Le ministre a ensuite étudié ces recommandations, et a finalement décidé de s'adresser à la firme Banks, qui, à son avis, avait un peu plus d'expérience.

M. Mazankowski: C'est le gouvernement fédéral qui fait les frais de cette étude, n'est-ce pas?

M. Stoner: Les coûts vont être partagés entre les provinces, mais la décision d'engager cette firme a été majoritaire, et je crois qu'à la longue, elle a eu le consentement unanime du Comité.

M. Mazankowski: En d'autres termes, l'adjudication n'a pas été uniquement passée par le gouvernement fédéral?

M. Stoner: Non. Elle a été le résultat de discussions au sein du Comité.

M. Mazankowski: Est-ce que la firme de *Hu Harries and Associates* a soumis une offre pour ce travail?

M. Stoner: Oui.

M. Mazankowski: Il est vrai, n'est-ce pas, que cette firme a proposé un chiffre d'environ $50,000 inférieur à celui proposé par la firme qui a reçu le contrat, celle de R. L. Banks.

M. Stoner: J'aimerais demander encore à M. Illing, qui a été notre représentant, de commenter cela.

M. Illing: A cette époque, monsieur le président, je présidais le comité des responsables des transports dans l'Ouest. Le comité (et ceci vaut également pour les quatre représentants des provinces de l'Ouest), n'a pas jugé que le coût soit le facteur le plus important. Nous étions d'avis que l'efficacité, et la compétence à effectuer l'étude, étaient primordiales. Et la décision unanime du comité a été que la firme de H. L. Banks était la plus compétente pour effectuer cette étude.

Le président: Une dernière question.

M. Mazankowski: En d'autres termes, la firme de *Hu Harries and Associates* n'a pas été jugée compétente pour faire ce travail?

[*Texte*]

Mr. Illing: Not quite. Not quite, sir.

Mr. Mazankowski: Not quite qualified? Could you outline the terms and conditions of the contract? How will the firm of R. L. Banks be paid? Are they paid a certain sum of money upon execution of the contract? How will the funds be paid out? Is it a contract that will become due and payable upon completion of the contract? Could you give the Committee that information?

Mr. Illing: It is a contract, sir, which will be paid partially in progressive payments.

Mr. Mazankowski: What are the figures?

Mr. Illing: There are the two cities combined. I do not recall the exact figures for each but the total is around $600,000.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder whether it would be possible for the Committee to have the full disclosure of the contracts that have been awarded, and the terms and conditions and the manner in which they will be paid and executed.

• 1615

Mr. Stoner: This information could be tabled.

Mr. Mazankowski: Could that information be tabled?

Mr. Stoner: Yes.

The Chairman: Fine, Mr. Carter.

Mr. Carter: Thank you, Mr. Chairman. With respect to the discussion of the Committee travelling, personally I see much benefit to be derived from that. I recall that four or five years ago we did travel. We went to the Atlantic area; we went to Newfoundland. I am not aware of any great advantage that resulted to the areas in question from that Committee travelling. As a matter of fact, in Newfoundland we talked about the rail passenger service and all we did was build up the hopes of the people there, adding to the air pollution, probably, of our city, and nothing resulted from our meetings.

You might recall, Mr. Minister, in the House yesterday I questioned you with respect to the status of the Maritime area or region as it relates to Newfoundland's operation. I might say that your answer did not give me too much reassurance, in that you did, I think, express certain doubts, or you were not too sure what the situation was. I think your reply was that to the best of your knowledge no changes were contemplated. Maybe some of your officials here, Mr. Minister, can bring you up to date on this, because there is a very strong indication in the province that changes are about to be made in the Newfoundland situation, in that your operation in Newfoundland will now become part of the Maritime region.

Mr. Marchand (Langelier): I think my answer was right, and I can repeat it. To my knowledge, no.

Mr. Stoner: Mr. Minister, perhaps there might be a point of clarification here. There are so many areas this question could have been addressed to. If, indeed, you were talking about the marine area, it has always been part of the Atlantic marine section, with the headquarters based, as you know, in Moncton. The ferry service has been undergoing some restructuring recently and there may be a subsidiary established there. The headquarters of that, Mr. Minister, I do not think has been determined. But your

[*Interprétation*]

M. Illing: Pas tout à fait, monsieur.

M. Mazankowski: Pas tout à fait compétente. Voulez-vous décrire les termes et les conditions de ce contrat? Comment la firme de R. L. Banks sera-t-elle payée? Doit-on lui payer un certain montant lorsque le travail sera terminé? Comment pourra-t-on débourser les fonds? S'agit-il d'un contrat qu'il faudra payer au moment où le travail sera fini? Pouvez-vous renseigner le Comité là-dessus?

M. Illing: Ce contrat, monsieur, comporte des paiements partiels progressifs.

M. Mazankowski: Quels sont les montants en question?

M. Illing: Je ne me rappelle pas les chiffres exacts pour chacune de ces deux villes, mais le chiffre global est d'environ $600,000.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais savoir s'il serait possible qu'on fournisse au Comité tous les détails des contrats qui ont été octroyés, de leurs modalités et de la façon dont s'effectuera le paiement et l'exécution des travaux.

M. Stoner: On pourrait déposer ces renseignements.

M. Mazankowski: Pourrait-on déposer cette information?

M. Stoner: Oui.

Le président: Très bien. M. Carter a la parole.

M. Carter: Merci, monsieur le président. A propos des discussions sur le voyage du Comité, personnellement, je n'y vois pas de gros avantages. Je me rappelle du voyage que nous avons fait il y a quatre ou cinq ans. Nous avons visité les provinces Atlantique, et Terre-Neuve. Je ne crois pas que ce voyage du Comité ait entraîné de gros avantages pour ces régions. En fait, nous avons parlé à Terre-Neuve du service aux passagers des sociétés de chemin de fer, et nous n'avons réussi qu'à donner de vains espoirs à la population, qu'à ajouter, sans doute, à la pollution de l'air dans notre ville, sans d'autres résultats tangibles.

Vous vous rappellerez sans doute, monsieur le Ministre, qu'hier à la Chambre j'ai posé une question au sujet de la position des Maritimes par rapport aux transports de Terre-Neuve. Je me permets de dire que votre réponse ne m'a pas trop rassuré, car je crois que vous avez exprimé certains doutes, ou du moins n'étiez-vous pas trop au courant de la situation. Je crois avoir compris que vous ne pensiez pas que l'on envisage des changements. Peut-être, monsieur le Ministre, certains de vos fonctionnaires ici présents pourraient-ils vous mettre au courant de cette question, car il y a dans la province de forts indices qu'on doit apporter des changements à la situation de Terre-Neuve, car les transports de Terre-Neuve doivent s'intégrer à ceux de la région Atlantique.

M. Marchand (Langelier): Je crois que ma réponse était juste, et je la répète. Je ne crois pas que ce soit le cas.

M. Stoner: Monsieur le Ministre, il y a peut-être lieu d'apporter une précision ici. Cette question aurait pu viser tant de différentes régions. Si, en effet, vous parliez des transports maritimes, ceux-ci ont toujours fait partie des services de transports maritimes de la région Atlantique, dont le bureau central se trouve, comme vous le savez, à Moncton. Le service des traversiers a été quelque peu remodelé récemment, et il se peut qu'on y établisse une filiale. Je ne crois pas, monsieur le Ministre, qu'on ait

[*Text*]

question—I read it in the House yesterday—was so broad, I was not quite sure what you were . . .

Mr. Carter: I was thinking about the marine aspect of it, navigational aids, this sort of thing. My understanding is now, Mr. Chairman, Mr. Minister, that the Newfoundland operation reports directly to Ottawa. Is this correct?

Mr. Marchand (Langelier): I told you that to my knowledge I never approved any change. Was it done while I was there? No?

Mr. Carter: No; all right. But the Newfoundland operation does report to Ottawa directly without having to go through the Maritime region? Right?

Mr. Marchand (Langelier): I want to make clear what I told you in the House. I said that to my knowledge, no, and that is true because nobody asked me to approve anything in that direction.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. W. A. O'Neil (Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Ministry of Transport): Yes, Mr. Chairman. The Newfoundland marine establishment is controlled from St-John's by an area manager, and in addition we in the Maritimes have a regional director at Dartmouth. But we have made no changes in this organization arrangement and have no plans for making any changes at this point in time.

Mr. Carter: So there is nothing comtemplated to make the Newfoundland operation a part of the Maritime region?

Mr. O'Neil: No change in what we have had for the past four years.

Mr. Carter: Fine. Mr. Minister, talking about surveys and surface transportation, you might recall that some years ago, I think probably two years ago, a Montreal company was engaged to conduct a ground surface transportation study in Newfoundland. I am not aware of having seen the results of that study. Can you tell me if it is completed and, if so, when we are going to be given a copy of it?

Mr. Marchand (Langelier): This is the CTC study. As a department we have not received the report.

Mr. Carter: But can somebody, Mr. Chairman, get after the CTC?

Mr. Marchand (Langelier): We will enquire about that and give you an answer later on.

The Chairman: Are you through, Mr. Carter?

Mr. Carter: One more question, Mr. Chairman. I have had a lot of complaints or representations made to me by fishermen in the Placentia Bay area. The complaints arise from the increased traffic that is there now because of the oil tanker route to Come-By-Chance. They have expressed fear to me that with the increased traffic it is becoming a very hazardous place to be travelling in in a boat, and they have requested that additional navigational aids be installed. Knowing the area, I can understand why it is necessary. I am not getting too much satisfaction from the department. I have written the department. I have pointed out to them the problem, but I do not seem to be getting too

[*Interpretation*]

encore décidé de l'emplacement de celle-ci; mais votre question, telle que je l'ai lue hier à la chambre, a été tellement compréhensive que je n'étais pas certain de ce que vous . . .

M. Carter: Je pensais à l'aspect maritime de la chose, aux aides à la navigation, ce genre de choses. Je crois comprendre maintenant, monsieur le président et monsieur le Ministre, que les transports de Terre-Neuve relèvent directement d'Ottawa. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): Je vous ai dit que je ne crois pas avoir jamais autorisé de changements. Cela s'est-il fait depuis que je suis ministre? Non?

M. Carter: Non; d'accord. Mais ai-je bien raison de dire que les transports de Terre-Neuve relèvent directement d'Ottawa, sans passer par les services de la région Atlantique?

M. Marchand (Langelier): Je voudrais souligner ce que je vous ai dit à la Chambre. J'ai dit que je croyais que non, ce qui est vrai, car personne ne m'a jamais demandé d'approuver une telle mesure.

Le président: Monsieur O'Neil a la parole.

M. W. A. O'Neil (administrateur adjoint, Administration des transports maritimes du Canada, ministère des Transports): Oui, monsieur le président. L'établissement maritime de Terre-Neuve est dirigé à partir de St. John's par un directeur régional, et par ailleurs, nous avons le directeur régional des provinces maritimes, qui se trouve à Darmouth. Mais nous n'avons apporté aucun changement à cette organisation, et nous n'envisageons pas en ce moment d'en apporter.

M. Carter: On ne projette donc pas d'incorporer les transports de Terre-Neuve aux services de la région Atlantique?

M. O'Neil: Nous n'envisageons pas de changer l'organisation qui est en place depuis quatre ans.

M. Carter: Bien. Monsieur le Ministre, à propos des enquêtes et des transports de surface, vous vous rappellerez peut-être qu'il y a quelques années, deux ans je crois, on a employé une société montréalaise pour effectuer une étude de transport terrestre en Terre-Neuve. Je ne crois pas avoir vu les résultats de cette étude. Pouvez-vous me dire si elle est terminée, et si oui, quand allons-nous en recevoir un exemplaire?

M. Marchand (Langelier): Vous parlez de l'étude de la CCT. Le ministère n'a pas encore reçu ce rapport.

M. Carter: N'y a-t-il personne, monsieur le président, qui puisse secouer la CCT?

M. Marchand (Langelier): Nous allons nous renseigner là-dessus, et vous répondre plus tard.

Le président: Avez-vous fini, monsieur Carter?

M. Carter: Une dernière question, monsieur le président. J'ai reçu un bon nombre de plaintes ou de représentations de la part des pêcheurs de la région de *Placentia Bay*. L'objet de ces plaintes c'est l'augmentation récente de la navigation, qui résulte de l'établissement d'un passage de pétrolier en route pour *Come-by-Chance*. Ces gens me disent avoir peur que cette navigation accrue ne rende dangereuse de se déplacer en bateau à cet endroit, et ils ont demandé l'installation de nouvelles aides à la navigation. Je connais la région, et je comprends très bien que cela soit nécessaire. Or, j'obtiens très peu de satisfaction du ministère. J'ai écrit au ministère. Je lui ai indiqué la nature du

[*Texte*]

much result. Can somebody here tell me what, if any, plans are in store for providing additional aids in that area?

• 1620

Mr. Marchand (Langelier): Is Mr. O'Neil here?

Mr. Stoner: I might say, while Mr. O'Neil is coming in, that there has been quite a full discussion with the fishermen on this problem.

The Chairman: Mr. O'Neil.

Mr. W. A. O'Neil: Mr. Chairman, if I heard the question correctly, it was Placentia Bay that you were concerned about.

We had a rather elaborate program for improving the aids at Placentia with shore-based radar surveillance and control, and additional aids and markers in the water as may be required to fit in with that shore-based control system. We have a temporary system going into place now but this will be augmented by a more permanent system as soon as this can be developed.

Mr. Carter: I am aware of the three radar stations that are being built in that general area, but surely time is very important on this. If a ship is cut in half there by one of these tankers, it is not much consolation to the surviving people that plans are in hand.

I think, Mr. Chairman, Mr. Minister, that steps should be taken as quickly as possible to provide the necessary aids to ensure the safety of the people, the fishermen, who travel in that bay.

Mr. Marchand (Langelier): Is it possible to go faster?

Mr. O'Neil: We are going as fast as we possibly can, depending on the delivery of equipment.

Mr. Carter: Fine, thank you.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I have a question that I pursued a year ago to do with an airport problem at the precise other end of the country to that which I represent, the people around Saint John. They are not fortunate enough to have a member of my political party to represent them here, so I will have to ask the questions for them. I wondered about the Saint John airport, since I raised it about a year ago with the present Minister. Are there any financial provisions for improvement of that facility in the present budget?

Mr. Marchand (Langelier): I think so, yes. I think it has been announced in Newfoundland.

Mr. Rose: No, in New Brunswick.

Mr. Marchand (Langelier): You are speaking of New Brunswick?

Mr. Rose: Yes, Saint John, New Brunswick, without the "s".

[*Interprétation*]

problème, mais sans résultat, semble-t-il. Est-ce que quelqu'un ici peut me dire s'il existe des projets en vue d'installer des aides supplémentaires à la navigation dans cette région?

M. Marchand (Langelier): M. O'Neil est-il ici?

M. Stoner: Je voudrais dire, pendant que M. O'Neil s'installe, qu'on a amplement discuté de cette question avec les pêcheurs.

Le président: Monsieur O'Neil.

M. W. A. O'Neil: Monsieur le président, si j'ai bien compris la question, c'est Placentia Bay qui vous intéresse.

Nous avions un programme assez compliqué en vue d'améliorer les auxiliaires à la navigation de Placentia Bay, au moyen d'une installation terrestre de surveillance et de contrôle par radar, ainsi que de nouveaux guides et de bouées dans l'eau, qui complèteraient le travail de l'installation terrestre. Nous mettons en œuvre en ce moment un système temporaire auquel s'ajoutera un système plus permanent aussitôt qu'il aura été mis au point.

M. Carter: Je savais que l'on construisait 3 stations de radar dans cette région, mais il me semble que l'élément temps est très important. Ces projets ne suffiront pas à consoler les survivants, si jamais un pétrolier en arrive à percuter un de ces bateaux.

Je crois, monsieur le président et monsieur le ministre, qu'il faut prendre des mesures le plus tôt possible en vue de fournir les guides de la navigation nécessaires pour assurer la sécurité des pêcheurs qui se déplacent dans cette baie.

M. Marchand (Langelier): Serait-il possible d'accélérer les choses?

M. O'Neil: Nous procédons le plus vite possible, car cela dépend de la livraison du matériel.

M. Carter: Bien, merci.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Monsieur le président, ma question fait suite à celle que j'ai posée il y a un an au sujet d'un aéroport qui se trouve à l'autre bout du pays par rapport à ma circonscription, dans la région de Saint-Jean. Comme la population de cette région n'a pas le bonheur d'être représentée par un membre de mon parti politique, il faudra que ce soit moi qui pose ces questions de leur part. J'ai réfléchi sur l'aéroport de Saint-Jean depuis que j'ai posé cette question il y a 1 an auprès de l'actuel ministre. Le budget actuel consacre-t-il des crédits à l'amélioration de cette installation?

M. Marchand (Langelier): Je crois que oui. Je crois que cela a été annoncé à Terre-Neuve.

M. Rose: Non, au Nouveau-Brunswick.

M. Marchand (Langelier): Vous parlez du Nouveau-Brunswick?

M. Rose: Oui, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, sans le «s»

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): I thought it was St. John's Newfoundland. This I know because it was announced a month ago or something like that, but for Saint John, New Brunswick, I do not remember.

Mr. Stoner: I can give the Committee a brief report. I might just read briefly that a project to extend space in the check-in and general lobby area at Saint John Airport terminal should be completed by July of this year at a cost of $250,000. On completion of this project there is an intention to expand the baggage claim area and the arrivals waiting area as well as an additonal exit to improve passenger flow and concession space.

There is a planning team at work there now and they are working with a committee of airport users and with the public at large on further planning. There is a plan under consideration by this group, which involves public participation, to look at the construction of a new terminal at the northwest corner of the runway intersection, connecting to a well-planned rapid access highway to the city.

Mr. Marchand (Langelier): I remember the last time I discussed that in Saint John, with the mayor, I think. We discussed the possibility of having one airport for Fredericton and Saint John. I think this was abandoned and we decided to expand the Saint John airport.

Mr. Rose: On that particular point the problem seems to be, as I understand it and I only understand it through letters, you apparently were there on September 24, 1973 and you said at that time:

> I feel that your airport is not in good shape and there would be no problem in taking action on this matter. We have to have better facilities.

• 1625

Now, the thing that concerns the people there, and they have a committee set up for the expansion of that airport, is the extension of the runways. Apparently, DC-8s cannot get in there and the baggage and parking facilities which you described are certainly welcome. There is no question about that. But what they want to know is what is the particular impediment to the expansion to allow them to accept, service and handle larger aircraft?

Mr. Marchand (Langelier): Perhaps Mr. Stoner has more details. Speaking from memory, there are two problems and one is this problem of location. I think behind the airport, if my memory serves me well, there are hills and there are some difficulties in expanding the runways. So this has to be solved because I think it would be very costly to put runways on the other side; otherwise we would have to remove all those hills behind. Can you complete that, Mr. Stoner? This is just from memory of the problem when I was there.

Mr. Stoner: The matter as the Minister has indicated is under study. There is a plan to try and extend the runway. This obviously involves accompanying changes in the Aid system and an ILS system. This is a project that has to be approached with a fair bit of care. You asked what the impediments were and of course one of them is money because this kind of an undertaking is quite costly, but it

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Je croyais qu'il s'agissait de Saint-Jean à Terre-Neuve. Je suis au courant de cela, car on l'a annoncé il y a un mois environ, mais pour ce qui est de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, je ne me rappelle pas.

M. Stoner: Je peux faire rapport brièvement au Comité là-dessus. Si vous permettez que je vous le lise brièvement, les travaux d'agrandissement du foyer d'accueil du terminus de l'aéroport de Saint-Jean doivent être complétés d'ici juiller 1974, et coûtés 250 mille dollars. Une fois ces travaux terminés, on a l'intention d'agrandir la salle de récupération des bagages et la salle d'attente pour les vols d'arrivée, ainsi que de construire une sortie supplémentaire pour accélérer le débit des voyageurs et pour permettre de louer plus d'espace au commerce.

Une équipe de planification travaille actuellement sur place en collaboration avec un comité utilisateur de l'aéroport et avec le grand public, en vue d'élaborer de nouveaux projets. Ce groupe, qui comporte une participation publique, étudie un projet qui prévoit la construction d'un nouveau terminus dans l'angle nord-ouest du croisement des pistes, qui serait relié à une autre route qui étant conçue mènera au centre-ville.

M. Marchand (Langelier): Je me rappelle la dernière fois que j'ai discuté de cela à Saint-Jean avec le maire, je crois. Nous avons parlé de la possibilité d'avoir un aéroport pour Frédéricton et un autre pour Saint-Jean. Je crois qu'on a abandonné cette idée, et nous avons décidé d'agrandir l'aéroport de Saint-Jean.

M. Rose: A propos précisément de cela, je crois comprendre, et je n'ai que le moyen du courrier, que vous vous y trouviez le 24 septembre 1973, et que vous avez dit alors:

> Il me semble que votre aéroport est en assez mauvais état, et il serait certainement possible d'y apporter un remède. Il nous faut de meilleures installations.

Ce qui les préoccupe est l'extension des pistes. Ils ont créé un comité pour étudier la question de l'expansion de l'aéroport. Il paraît que les DC-8 ne peuvent pas y atterrir, et on aura certainement besoin d'installations pour la réception des bagages ainsi que des terrains de stationnement dont vous parlez. Là-dessus il n'y a pas de doute. Mais ils veulent savoir quels sont les obstacles particuliers qui les empêcheraient de recevoir et d'entretenir de plus grands avions?

M. Marchand (Langelier): Il se peut que M. Stoner ait plus de détails. Un des problèmes qui se pose concerne le site. Si je me souviens bien, il y a des collines derrière l'aéroport, et cela pose des problèmes lorsqu'on essaie d'allonger les pistes. C'est un problème à résoudre, étant donné qu'il coûterait très cher de faire construire des pistes du côté des collines. Monsieur Stoner, pourriez-vous ajouter quelques détails?

M. Stoner: Comme le ministre l'a dit, nous étudions la question actuellement, et nous avons établi une formule pour le prolongement des pistes. Cela implique, évidemment, des changements qu'il faudra faire dans le système d'assistance et dans le système ILS. C'est un projet qu'on a étudié assez attentivement. Un des obstacles au sujet desquels vous avez posé des questions serait l'argent, étant

[*Texte*]

is certainly on the planning books now and in the five-year plan as such.

Mr. Rose: I think that is precisely the answer I got last time and yet there is . . .

Mr. Marchand (Langelier): There is consistency in our answer.

Mr. Rose: That is right. It is the same answer, no action, but the answer is the same.

Mr. Stoner: Could I just add one thing, Mr. Chairman?

The Chairman: All right, Mr. Stoner.

Mr. Stoner: Mr. Rose, I might just add that this proposal has been discussed with Mayor Adams I believe at some considerable length and he has expressed satisfaction from the point of view of the community of Saint John on the arrangements that are now proceeding.

An hon. Member: Mayor Adams is from St. John's Newfoundland.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, the members of Parliament from British Columbia are not satisfied but in Saint John, New Brunswick they are.

Mr. Stoner: I am sorry, I have confused the name of the Mayor but I talk to them from time to time. I will correct his name. I am sorry.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: You say it is in the five-year plan. When does the five-year plan start and when does it end? Is the five-year plan, five years from each anniversary of this hearing?

Mr. Stoner: It is a roll-over.

Mr. Rose: It is a roll-over plan.

Mr. Stoner: It is a roll-over plan.

Mr. Rose: A recycled five-year plan.

Mr. Stoner: Yes.

Mr. Rose: Could you tell me the precise times, beginning and ending days because there have been numerous editorials and there have been numerous statements to arouse the hopes of these people and there is, I think, considerable enthusiasm for an expansion to handle larger planes there. So when does the five-year plan start and when does it end?

Mr. Stoner: Well the plan is a roll-over plan. As I say, it is in our projected plan that we will take, if you will, from today to 1978, but the plan is changed and modified each year and submitted to Treasury Board and takes account of the changing priorities in the financial allocations.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but what Mr. Rose would like to know is if next year we change the plan, it is a new five-year plan and if . . .

Mr. Stoner: No, it is not a new five-year plan every year. The projects that are undertaken obviously are carried through to their conclusion. I think what you want, Mr. Rose, is a precise answer as to the timing of this and I cannot give that to you this afternoon but perhas we can be a little bit more precise when we meet again the next time or I can get the information for you.

[*Interprétation*]

donné que ce genre de projet est très coûteux. Mais cela fait partie de nos projets à venir, et il figure dans le plan quinquennal.

M. Rose: C'est exactement la réponse que j'ai reçue la dernière fois, mais . . .

M. Marchand (Langelier): Il y a donc uniformité.

M. Rose: C'est exact. On reçoit la réponse, mais on ne sait rien.

M. Stoner: Puis-je ajouter une remarque?

Le président: Oui.

M. Stoner: Je pourrais vous dire, monsieur Rose, que ce projet a été discuté avec le maire Adams, assez longuement, je pense. Il a exprimé la satisfaction des habitants de St-Jean en ce qui concerne les arrangements qui se font actuellement.

Une voix: M. Adams est maire de St-Jean, Terre-Neuve.

M. Marchand (Langelier): Les députés de la Colombie-Britannique ne sont pas contents, mais la population de St-Jean, Nouveau-Brunswick l'est.

M. Stoner: Je m'excuse, je me suis trompé dans le nom du maire, mais je les rencontre de temps en temps. Je vais corriger son nom, excusez-moi.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Vous dites qu'il s'agit d'un plan quinquennal. Quand ce plan quinquennal commence-t-il et quand finit-il? Le plan quinquennal commence-t-il aujourd'hui même?

M. Stoner: C'est un plan qui est entièrement revu tous les ans.

M. Rose: Il s'agit donc d'un plan permanent.

M. Stoner: C'est exact.

M. Rose: C'est donc un plan quinquennal recyclé.

M. Stoner: Oui.

M. Rose: Pourriez-vous me donner des dates précises, étant donné qu'on a fait de nombreuses déclarations qui alimentent l'espoir des personnes concernées. On veut vraiment pouvoir recevoir et entretenir de plus grands avions à cet aéroport.

M. Stoner: Eh bien, comme je l'ai dit, il s'agit d'un plan permanent qui pourrait commencer, si vous voulez, aujourd'hui et qui se termine en 1978. Mais le plan est modifié tous les ans, il est soumis au Conseil du Trésor, lequel tient compte des changements de priorités quant aux crédits accordés.

M. Marchand (Langelier): Oui, mais M. Rose aimerait savoir si ce plan deviendrait un nouveau plan quinquennal au cas où nous y apporterions des changements l'an prochain.

M. Stoner: Non, le plan ne devient pas un nouveau plan quinquennal tous les ans. Les projets que nous commençons seront évidemment terminés. Vous cherchez des dates précises pour ce programme, mais je ne peux pas vous donner ce renseignement cet après-midi. Je l'aurai peut-être à la prochaine réunion, sinon, je pourrais vous faire venir ces renseignements.

[*Text*]

Mr. Mackasey: Could it be between May and July?

Mr. Rose: After May 6 are you suggesting that before July 8, it could be completed then?

The Chairman: Oder gentlemen. Mr. Rose do you have a question? Your time has nearly expired. Have you another question.

Mr. Rose: Yes, I would like to get some precise answers if it is possible, Mr. Stoner frightens me when he talks about a roll-over five-year plan and whether or not this facility is on the list or where it is on the list, are its priorities being altered and just where does it sit? I think people would like to know.

Mr. Stoner: I can give you an answer to that Mr. Rose, in that planning cycle for this to be completed is in the 1975-76 fiscal year. That is contingent on (a) the funds being voted by Parliament, which is the most important thing of all, and (b) the allocations within the total air administration be consistent to support this, because occasionally you run into situations where your escalation in costs is such that there is just not enough money to go around.

• 1630

Mr. Rose: This is my last question, Mr. Chairman. Is it your intention that this airport expansion facility will be budgeted for within the 1975-76 budget?

Mr. Stoner: If you are talking of the runway extension and the additional ILS, the answer to your question at the moment is, yes.

Mr. Rose: Thank you.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, there are just three little areas. Mr. Minister, you clarified earlier the distinction between the mess in transport and the mess in the Department of Transport. Could you be precise about the lack of policy? Did you mean that there was no policy suitable for the problems of 1974? In other words, the policy of 1966 was adequate for the problems of 1966 but the country evolved to a point where that policy no longer met the necessities of the future?

Mr. Marchand (Langelier): You know better than I do, because you were here before I was. The 1967 Transport Act incorporated many of the principles contained in the MacPherson report at the beginning of the sixties. The aim was to solve the problems as they were seen by Mr. MacPherson then. Of course, the situation is not the same today. Part of this policy never worked and this is why I say that we have no over-all policy because the old guidelines cannot handle those problems. They are no longer a proper instrument for the problems we have.

Mr. Mackasey: In other words, the existing policy is not adequate and it has to be revamped.

Mr. Marchand (Langelier): Yes. When the majority of Canadians and Americans all thought, that the railways were something of the past and the future was for highways and cars and for aircraft, we were all wrong. Now we see that the problems are different—urban transportation, etc., all this could not be foreseen. This means that the policies we have are no longer adequate.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Le projet sera-t-il terminé entre les mois de mai et juillet?

M. Rose: Après le 6 mai? Me demandez-vous si le plan sera terminé avant le 8 juillet?

Le président: A l'ordre, messieurs. Avez-vous une question, monsieur Rose? Votre temps est presque écoulé. Avez-vous donc d'autres questions?

M. Rose: Oui, j'aimerais avoir quelques réponses précises, si cela est possible. M. Stoner me fait peur quand il parle d'un plan quinquennal qui sera modifé peut-être tous les ans. Ces installations figurent-elles sur la liste, et quelle est leur importance? Je pense qu'on aimerait le savoir.

M. Stoner: Cela entre dans le cadre des projets à terminer au cours de 1975-1976. Cela dépendrait évidemment des fonds qui nous seraient accordés par la Chambre, ce qui importe le plus; et des crédits qui seront accordées à l'appui des projets, puisque, parfois l'escalation des coûts est si rapide qu'il n'y a pas assez d'argent.

M. Rose: Voici ma dernière question. Avez-vous l'intention d'inclure ce projet d'expansion de l'aéroport dans le budget de 1975-1976?

M. Stoner: Si vous faites allusion au prolongement de la piste et du ILS, je peux vous répondre affirmativement, pour le moment.

M. Rose: Merci.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: J'ai trois questions à poser. Monsieur le ministre, tantôt vous avez fait la distinction entre le désordre, qui existe dans le domaine de transport et celui qui existe au Ministère des Transports. Pourriez-vous être plus précis quant au manque de politique? Voulez-vous dire qu'aucune des politiques adoptées ne peut résoudre les problèmes de 1974? En d'autres termes, la politique de 1966 répondrait aux problèmes de cette époque-là, mais le pays a évolué à tel point que ces politiques ne répondent plus aux exigences de l'avenir?

M. Marchand (Langelier): Vous le saurez mieux que moi, puisque vous étiez ici avant moi. La Loi sur les transports de 1967 reprend beaucoup de principes qui figurent dans le rapport MacPherson, lequel a été rédigé au début des années soixante. On cherchait à résoudre les problèmes tels que M. MacPherson les envisageait à ce moment-là. Evidemment, la situation a changé. Une partie de cette politique n'a jamais connu le secret et c'est pour cela, selon moi, que nous n'avons pas de politique générale. Les politiques sont alors incapables de résoudre nos problèmes actuels. Elles ne constituent plus un mécanisme utile pour nous.

M. Mackasey: En d'autres termes, la politique actuelle n'est pas satisfaisante, et il faut la modifier.

M. Marchand (Langelier): C'est exact. La plupart des gens au Canada et aux États-Unis estimaient que les chemins de fer étaient périmés et que l'avenir appartenait aux voitures et aux avions. Eh bien, on avait tous tort. Maintenant, nous voyons que les problèmes sont de nature différente—le transport urbain, par exemple. On n'a pas su prévoir tout cela. Cela signifie que nos politiques actuelles ne répondent pas aux problèmes que nous avons à résoudre.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski did us a favour in bringing forward the question of contracts that were allocated to a firm; an American concern called R. L. Banks, if I recall. These proceedings, of course, are recorded but I would just like to pursue them a little further. Maybe I could ask Mr. Illing; he is probably quite aware of them. Could I get terse answers to them—or anyone else that is familiar with them could answer.

The Chairman: Go ahead, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, through you to Mr. Illing, did I understand properly, because I was not listening too attentively, that these different firms were invited to bid on the contracts?

Mr. Illing: Yes, sir, they were; it was made open to bidders on a flexible basis.

Mr. Mackasey: Was the eventual choice of the firm a unilateral decision of the Department of Transport?

Mr. Illing: No, sir.

Mr. Mackasey: Who else had an input in the eventual decision.

Mr. Illing: The four western provinces.

Mr. Mackasey: Could you name them for the record. I know them but some people who read these records may not.

Mr. Illing: Mr. Chairman, there were two representatives on the Committee of the Officials from each province: the province of British Columbia, Alberta, Manitoba, and Saskatchewan. There were three federal representatives on the Committee. It was the unanimous decision by the Officials Committee to accept R. L. Banks and this was so recommended to the Committee of Ministers who, in turn, I believe, unanimously approved.

Mr. Mackasey: Did you say the recommendation was unanimous?

Mr. Illing: Yes, sir.

Mr. Mackasey: Including the western representatives?

Mr. Illing: Yes, sir.

Mr. Mackasey: Fine. That is all Mr. Illing. I would like to . . .

• 1635

Mr. Marchand (Langelier): That does not mean, Mr. Illing, that there was not discussion on a certain firm, but the decision itself was a unanimous one.

Mr. Mackasey: Yes, based after consultation on the three submissions and the three concepts, I presume.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Mackasey: I am not elaborating on that but I presumed it was self-explanatory.

Mr. Minister, I want to get parochial for a moment. In respect of STOL, I am not complaining about the date, and I can understand that. In Montreal we have many construction problems which postpones the operation of STOL from day to day. But you have been in receipt of correspondence from me and from the City of Verdun on the possibility that STOL in its travel to Ottawa crosses over Verdun and could, theoretically, be crossing over at such a low level that it would impede any high rise development in one end of the city. You have assured me personally that that is not the case. Is there any expert here from STOL that could assure the public to that effect, because we are very concerned.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Monsieur le président, M. Mazankowski nous a rendu service en soulevant la question des contrats qui ont été accordés à une société américaine qui s'appelle, si je ne m'abuse, R.L. Banks. J'aimerais reprendre cette question. Peut-être pourrais-je m'adresser à M. Illing, qui serait davantage au courant. J'aimerais avoir des réponses brèves et précises. Si d'autres peuvent m'aider je les invite à participer.

Le président: Allez-y, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Ai-je bien compris qu'on a invité ces différentes sociétés à présenter des soumissions?

M. Illing: C'est exact, les contrats étaient ouverts aux soumissions.

M. Mackasey: Le choix définitif d'une société résultait-il d'une décision unilatérale du Ministère des Transports?

M. Illing: Non.

M. Mackasey: Qui d'autre a participé à cette décision?

M. Illing: Les quatre provinces de l'Ouest.

M. Mackasey: Lesquelles? Je les connais, mais j'aimerais que cela paraisse au procès verbal du Comité pour ceux qui ne les connaissent pas.

M. Illing: Les provinces concernées étaient la Colombie-Britannique, l'Alberta, le Manitoba et la Saskatchewan. Deux représentants de chaque province ont siégé au Comité. Le Comité a unanimement accepté la soumission de R.L. Banks d'où la recommandation présentée au Comité de ministres, lesquels, à leur tour, l'ont unanimement approuvé, à ce qu'il me semble.

M. Mackasey: Vous aviez bien dit que la recommandation était unanime?

M. Illing: C'est exact.

M. Mackasey: Et les provinces de l'Ouest y étaient incluses?

M. Illing: C'est exact.

M. Mackasey: Très bien. C'est tout ce que je voulais vous demander, monsieur Illing.

M. Marchand (Langelier): Cela ne veut pas dire, monsieur Illing, qu'on n'a pas discuté d'une certaine firme, mais la décision a été unanime.

M. Mackasey: Oui, après consultation sur les trois soumissions et les trois concepts, je présume.

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Mackasey: Je ne veux pas m'étendre sur un sujet qui me semble explicite.

Monsieur le ministre, je veux un moment faire preuve d'esprit de clocher. Quant à l'ADAC, je ne me plains pas de la date, et je comprends. A Montréal, nous avons beaucoup de difficultés à cause de la construction qui retarde de jour en jour l'entrée en service de l'ADAC, mais vous avez reçu ma correspondance et celle de la ville de Verdun concernant la possibilité de faire passer l'ADAC par Verdun, à destination d'Ottawa et, théoriquement, à une assez basse altitude pour empêcher de construire des gratte-ciel dans la ville. Vous m'avez personnellement assuré qu'il n'en serait rien. Est-ce qu'il y a ici un expert de l'ADAC qui pourrait rassurer le public à ce sujet?

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): Yes, Mr. McLeish is here, and I think he can tell you exactly how noisy those aircraft will be over Verdun.

Mr. Mackasey: We go to bed early, Mr. Marchand, and we do not want to be annoyed.

Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Ministry of Transport): I believe the problem referred to relates to a plan that was registered for high rise buildings off the end of the STOL runway which will be high enough, if built to the height that has been indicated to us about a month ago, that there would be a conflict with the flight path of the aircraft from the STOL port. We have had one meeting with the applicants concerned who have raised an objection to the STOL port because of this possible confliction, and this is being investigated at the present time.

I believe we have satisfied those concerned that noise is not a problem.

Mr. Mackasey: Let us presume that theoretically the high rise cannot take place because of STOL. How do you resolve this?

Mr. McLeish: Normally the Ministry will take out a caveat to zone the area for height clearance at the airport concerned. In this particular instance, since the STOL demonstration, which is planned for two years, they are considering all the ramifications as to what the best course of action would be under the circumstances.

I might say that we held meetings with the municipalities who might be affected by the STOL port some 18 months ago and at that time there was no indication of any difficulties whatsoever. This problem arose about one month ago and we have been endeavouring to investigate it to determine how it should best be handled, and at this time it is too early to . . .

Mr. Mackasey: Eighteen months ago did you meet with the City of Verdun engineer on the subject?

Mr. McLeish: Yes, we did.

Mr. Mackasey: And at the time he had no objection.

Mr. McLeish: He has no objection.

Mr. Mackasey: And he did not indicate the possibility of rezoning that area for high rise?

Mr. McLeish: At that time the question was asked what height would our aircraft flight way affect, what the affected height would be, we gave the answer at that time, and there was no indication at that time there would be any conflict with a building program.

Mr. Mackasey: Yet there existed an urban renewal study from Central Mortgage and Housing recommending high rise in that very area.

Mr. McLeish: There was dialogue with Central Mortgage and Housing but these comments were all related to the noise aspects. There was no indication at that time there was likely to be any interference with the height of the buildings.

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Oui, M. McLeish est présent et je crois qu'il peut vous dire exactement quelle sera l'intensité du bruit produit par ces avions au-dessus de Verdun.

M. Mackasey: Nous nous couchons tôt, monsieur Marchand, et nous ne voulons être dérangés.

M. W. M. McLeish (directeur général, aviation civile, ministère des Transports): Je pense que la difficulté se présente au sujet de plans enregistrés de construction de grands édifices à l'extrémité de la piste d'atterrissage de l'ADAC qui seront assez hauts, s'ils sont à la hauteur qui nous a été mentionnée il y a à peu près un mois, cela encombrerait le passage des avions ADAC. Nous avons eu une réunion avec les requérants qui s'opposent à cet aéroport réservé aux avions à décollage et atterrissage courts à cause de cette nuisance et une enquête se poursuit à ce sujet présentement.

Je crois que nous avons pu persuader les intéressés qu'il n'y avait pas de problème concernant le bruit.

M. Mackasey: Supposons que les grands édifices ne peuvent être construits à cause des ADAC, quelle serait la solution?

M. McLeish: Le Ministère fait d'habitude une mise en garde sur le zonage à l'aéroport en vue des vols à haute altitude. Dans le cas qui nous occupe, tous les éléments sont étudiés en vue d'en arriver à la meilleure solution possible avant l'essai des ADAC qui devrait avoir lieu dans deux ans.

Je pourrais ajouter que nous avons eu des réunions avec les administrateurs municipaux dont les administrés pourraient souffrir de la proximité de cet aéroport, il y a environ 18 mois et, à ce moment-là, il ne semblait y avoir aucune difficulté. Le problème a surgi il y a environ un mois et nous nous sommes efforcés d'en pénétrer les dessous en vue de déterminer quels seraient les moyens d'y remédier mais il est encore trop tôt pour . . .

M. Mackasey: Il y a dix-hui mois, dites-vous, vous vous êtes entretenu avec l'ingénieur de la ville de Verdun à ce sujet?

M. McLeish: Oui.

M. Mackasey: Et il ne s'y est pas opposé à ce moment-là?

M. McLeish: Il ne s'y est pas opposé.

M. Mackasey: Et il n'a pas parlé de la possibilité du rezonage de cette région en vue de construire en hauteur?

M. McLeish: A ce moment-là, on nous a demandé à quelle altitude nos avions survoleraient la ville et nous avons répondu mais rien n'indiquait qu'il y eut conflit entre les deux.

M. Mackasey: Pourtant, il y a un plan de rénovation urbaine en cours et la Société centrale d'hypothèques et de logement recommande la construction en hauteur précisément dans cette zone.

M. McLeish: Nous nous sommes entretenus avec les dirigeants de la Centrale d'hypothèques et de logement mais tous ces entretiens avaient trait au bruit. Rien n'indiquait qu'il y aurait de la difficulté au sujet de la construction d'édifices en hauteur.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: Well, is it possible to change your path direction?

Mr. McLeish: We are studying this now and it is too early to be able to provide an answer.

• 1640

It is also quite possible that the building program would not have produced a building with a height that would interfere, during the course of the demonstration program.

Mr. Mackasey: Just one last question because time is running on.

You talk about a demonstration program of two years. Does this mean that at the end of two years, this service from that particular airport to Ottawa will cease?

Mr. McLeish: That is the present plan. It is planned as a two-year demonstration program.

Mr. Mackasey: Can you assure the people of the city of Verdun that if there are no high-rises built over the next two years, that they are quite free to go out and build a badly needed complex after the end of two years?

Mr. McLeish: I am not in a position to state what the plans will be for the STOL port subsequent to the two-year demonstration program.

Mr. Marchand (Langelier): If it is a real success, of course, we will proceed with it. This is an experiment but not, probably, with the same type of aircraft. It will be the DHC-7 that will be used, which is a different aircraft.

I do not know what it means in terms of the high-rise buildings. If they will go up faster than the Twin Otters—this I do not know. The experiment is surely with a view to improvement.

Mr. Mackasey: I have decided to drop my option on a penthouse, Mr. Chairman.

Those are all my questions for the moment.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there are many problems in connection with air transportation in the Atlantic area but one of the largest ones at the moment, as I have been informed by a customer, is in air freight. His statement to me was that the landing strip in Fredericton was in such a condition that Air Canada was not in a position to take heavy leads of air freight, in the course of their normal flying out of and into the airport in Fredericton. Is this correct information?

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Winsor, can you tell us if this is so?

Mr. McCain: I know it is quite rough.

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Winsor says that the air strips in Fredericton are not in a condition to accept large freight aircraft.

Mr. McCain: Or even to put heavy loads on the aircraft that go in there. They like to fly out with less than maximum load.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Est-ce que cela pourrait vous inciter à orienter vos pistes dans une autre direction?

M. McLeish: Nous l'étudions présentement et il est trop tôt pour pouvoir vous donner une réponse.

Il est aussi très possible que le programme de construction immobilière n'implique pas un édifice assez élevé pour nuire à la circulation pendant la période de démonstration.

M. Mackasey: Une dernière question car le temps passe.

Vous parlez d'un programme de démonstration dans 2 ans, est-ce que cela veut dire qu'au bout de 2 ans ce service entre cet aéroport en particulier et Ottawa cessera?

M. McLeish: C'est selon les plans à l'heure actuelle. Le projet est pour un programme de démonstration de 2 ans.

M. Mackasey: Pouvez-vous assurer aux citoyens de Verdun que s'il n'y a pas de constructions en hauteur au cours des deux prochaines années, ils seront libres de construire des immeubles dont ils ont grand besoin au bout de 2 ans?

M. McLeish: Je ne suis pas en mesure de dire quelle forme assumeront les plans relatifs à l'adacport après le programme de démonstration de 2 ans.

M. Marchand (Langelier): Si le succès est absolu, nous continuerons naturellement le service. C'est une expérience mais il n'est pas probable que ce sera le même genre d'aéronef. C'est le DC-7 qui sera utilisé et c'est un aéronef de type différent.

Je ne sais pas ce que cela représente à part les immeubles en hauteur. S'ils s'élèvent plus rapidement que les *Twin Otters*, je n'en sais rien. Nous expérimentons en vue du perfectionnement.

M. Mackasey: Je renonce à mon palais sous les toits, monsieur le président.

C'est tout ce que j'avais à demander pour le moment.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, les problèmes du transport aérien sont nombreux dans la zone Atlantique mais un des plus graves actuellement d'après ce que me dit un client, c'est le transport aérien des marchandises. Il me dit que la piste d'atterrissage à Fredericton est en si mauvais état qu'Air Canada ne peut charger le fret lourd au départ et à l'arrivée de l'aéroport de Frédéricton. Est-ce exact?

M. Marchand (Langelier): M. Winsor peut nous le dire?

M. McCain: Je sais que le terrain est très ondulé.

M. Marchand (Langelier): M. Winsor dit que les airs d'atterrissage à Frédéricton ne permettent pas le transport par air du fret lourd.

M. McCain: Et même pas les lourds chargements à bord de l'aéronef qui atterrit à l'aéroport. Les vols, au départ, préfèrent être moins chargés.

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): We will check and see. I really do not know.

Mr. Stoner: But there are improvements planned at the moment for the runway, which may be advanced into the current fiscal year, for Fredericton.

Mr. Marchand (Langelier): I think there were delays on this; this I remember, too. It is related to what I was saying about Saint John, New Brunswick because, at one time, we were discussing having one airport for the two cities. This is why, maybe, they have not kept the runways the way thy should have.

Mr. McCain: The price of lobster depends, to a large degree, on the breadth of distribution of the product. They have developed important international markets and have now found that they cannot get air freight out of the New Brunswick airports.

It is a peculiar product inasmuch as it cannot be transported by truck, we will say, to Montreal, because weather conditions or a flat tire or something can cause a delay which would put the life of a lobster in jeopardy. So it needs 24 hours from point of origin to destination.

So, the business of the company may have to go, according to the hearing, which I am sure you are familiar with, to Boston rather than to stay in New Brunswick.

Mr. Marchand (Langelier): Is that something, Mr. McCain, you apprehend?

Mr. McCain: You had hearings in New Brunswick with respect to transportation and air transportation. One of the complaints was that you could not meet the 24-hour requirement for delivery for lobster from that area and that it impaired the business seriously.

Mr. Marchand (Langelier): Because of the condition of the runways?

Mr. McCain: This is as they understand it. The business was solicited by Air Canada and I admire them for their initiative. Now it cannot be handled by Air Canada or any other operation scheduled into New Brunswick. Consequently, the Connelly lobster people, who are the largest such company in the world, have decided they may have to take their pound operation to the Boston area where they can get air freight service.

• 1645

Mr. Marchand (Langelier): If you will allow us to, we will inquire and give you a full answer at the next meeting.

Mr. McCain: If that be the case, then I think it needs immediate attention; and if it is the Fredericton runways, then I sincerely hope that you can step that improvement up immediately.

I believe that the Saint John airport is one which has limited visibility on too many occasions and that one of the things they have been asking for has been improvement in the electronic landing and take-off systems. Has this been installed? And if not, when will it be installed to give more flying time out of the Saint John airport?

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Nous allons y voir. Je ne suis pas au courant.

M. Stoner: Mais il y a présentement des améliorations de prévues des pistes d'atterrissage et l'on pourrait hâter les travaux et les inclure dans les prévisions de la présente année financière dans le cas de Frédéricton.

M. Marchand (Langelier): Il me semble qu'il y a eu des délais dont il faudrait aussi tenir compte. Cela a rapport à ce que je disais concernant Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, car à un certain moment il a été question d'aménager un seul aéroport pour les deux villes. C'est peut-être pour cette raison que les pistes d'atterrissage n'ont pas été maintenues en aussi bon état qu'elles ne le devraient.

M. McCain: Le prix du homard dépend principalement de sa distribution et des marchés internationaux importants ont été créés pour ce produit pour constater ensuite que les aéroports du Nouveau-Brunswick ne permettent pas de l'expédier par air.

C'est un produit délicat car il ne peut être transporté par camion, par exemple, à Montréal, la température ou une simple panne pouvant causer un délai qui met la vie du homard en danger. Il doit donc être transporté du point d'origine au point de destination en 24 heures.

A cause de cela, l'entreprise sera peut-être forcée, d'après ce que nous avons entendu, à l'audience, de s'établir à Boston plutôt que de demeurer au Nouveau-Brunswick.

M. Marchand (Langelier): Est-ce que vous le redoutez, monsieur McCain?

M. McCain: Vous avez participé à des audiences au Nouveau-Brunswick concernant le transport et le transport aérien. Une des plaintes étaient que vous ne pouviez assurer la livraison du homard en 24 heures à partir de cette région et que cela nuisait considérablement à l'entreprise.

M. Marchand (Langelier): A cause de l'état des pistes d'atterrissage?

M. McCain: C'est ce qu'ils ont compris. Air Canada a facilité l'entreprise et cette initiative est louable. Cependant, pas plus Air Canada qu'une autre entreprise ne peut assurer les expéditions au Nouveau-Brunswick. Par conséquent, l'entreprise de homard Connelly, qui est la plus grande société de ce genre au monde, a décidé qu'il leur faudrait peut-être déplacer leur entreprise d'élevage à la région de Boston, où on dispose d'un service de fret aérien.

M. Marchand (Langelier): Si vous le permettez, nous allons nous renseigner et vous fournir une réponse adéquate à la prochaine réunion.

M. McCain: Si c'est le cas, j'estime que cela demande votre attention immédiate; s'il est question des pistes de Fredericton, j'espère sincèrement que vous pourrez faire accélérer immédiatement ces travaux d'amélioration.

Je crois savoir que l'aéroport de Saint-Jean, où la visibilité est trop souvent limitée, demande, entre autres, une amélioration des dispositifs de décollage et d'atterrissage électroniques. Cette installation a-t-elle été faite? Sinon, quand sera-t-elle faite, en vue de prolonger les heures d'ouverture de l'aéroport de Saint-Jean?

[*Texte*]

Mr. Stoner: I referred in a general way to 1975-1976 as the planning phase for that.

Mr. McCain: I thought you were talking runways, I am sorry.

Mr. Stoner: Mr. McLeish may give us the answer on ILS and related aids.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, there is at present an ILS system at Saint John, New Brunswick, but we were asked to consider the installation of what they call a Category 2 ILS system which enables aircraft to land with slightly less visibility and with slightly more cloud space, because of the fact that there are fog situations during, I think, the June and July period, which are a hindrance to the regularity of air traffic.

We have studied whether or not a Category 2 system would improve the regularity and our studies are not completed at this time. As a matter of fact, it is doubtful that a Category 2 system would be satisfactory for improving regularities during periods of fog but we are still studying that point.

Mr. McCain: You are not sure, then, that you have sufficiently sophisticated material to get more landing days in Saint John or not; is this correct?

Mr. McLeish: That is right; during fog conditions.

Mr. Stoner: Could you correct me on this, Mr. McLeish, but I believe that the figure is about 90 per cent for the airport at Saint John.

Mr. McLeish: Yes, the regularity is good and quite comparable to other airports; but it so happens that the periods of irregularity are all bunched together during the fog season.

Mr. McCain: Yes, you can get a little fog in Saint John.

Do you have any information, Mr. Minister, with respect to the proposed CP abandonment of what is known as the shoreline which goes out from Saint John city to Pennfield, St. George, et cetera?

Mr. Marchand (Langelier): The CP abandonment of what?

Mr. McCain: Of what they call the shoreline which goes out from Saint John and services Pennfield—the paper company there—and goes into St. George.

Mr. Marchand (Langelier): I do not have that information.

Mr. McCain: Well, then, perhaps you could get me the information.

Mr. Marchand (Langelier): I can get this information from CP or from the CTC, because they have to apply, probably, to abandon the line.

Mr. McCain: Will there be a public hearing? Will it be decided by the CTC alone? How will the decision be made? And when do you anticipate that it will be made?

[*Interprétation*]

M. Stoner: J'ai parlé en termes généraux de l'année 1975-1976 comme étant le délai prévu pour cela.

M. McCain: Je croyais que vous parliez de pistes d'atterrissage, excusez-moi.

M. Stoner: M. McLeish pourra peut-être nous répondre au sujet de l'ILS et des autres dispositifs annexes.

M. McLeish: Monsieur le président, il y a actuellement un système ILS à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, mais on nous a demandé d'étudier l'installation de ce qu'on appelle un système ILS de deuxième catégorie, qui permet l'atterrissage dans des conditions de visibilité légèrement moindres et avec un peu plus de nuages, car il se produit, en juin et en juillet, je crois, des brouillards qui gênent le trafic aérien.

Nous avons entrepris des études en vue de déterminer si un système de deuxième catégorie aurait pour effet d'améliorer la régularité du trafic, mais ces études ne sont pas encore terminées. En fait, il est douteux qu'un système de catégorie 2 puisse réussir à améliorer la régularité du trafic pendant les périodes de brouillard, mais nous poursuivons nos études à ce sujet.

M. McCain: Vous n'êtes donc pas certain d'avoir un matériel suffisamment compliqué pour permettre d'augmenter le nombre des jours d'ouverture de l'aéroport de Saint-Jean; ai-je raison?

M. McLeish: C'est exact; les jours de brouillard.

M. Stoner: Corrigez-moi si j'ai tort, monsieur McLeish, mais je crois savoir que, pour l'aéroport de Saint-Jean, ce chiffre est d'environ 90 p. 100.

M. McLeish: Oui, le trafic est bon et tout à fait comparable à celui des autres aéroports; mais il se trouve que ces périodes d'interruption du trafic se produisent toutes à la même époque, celle des brouillards.

M. McCain: Oui, en effet, il y a parfois du brouillard à Saint-Jean.

Êtes-vous au courant, monsieur le ministre, de l'abandon projeté par le CP de ce qu'on appelle la voie de la côte, allant de Saint-Jean à Pennfield, St-George, et cetera?

M. Marchand (Langelier): L'abandon par le CP de quelle voie?

M. McCain: De ce qu'on appelle la voie de la côte qui part de Saint-Jean pour desservir Pennfield, l'usine de pâtes et papiers, et va jusqu'à St-George.

M. Marchand (Langelier): Je ne suis pas au courant de cela.

M. McCain: Peut-être pourriez-vous obtenir ces renseignements pour moi?

M. Marchand (Langelier): Je peux obtenir ces renseignements du CP ou de la CCT, car il faut sans doute soumettre une demande pour pouvoir abandonner la voie.

M. McCain: Doit-il y avoir une audience publique? Cela sera-t-il décidé exclusivement par la CCT? Comment cette décision se fera-t-elle? Et quand supposez-vous qu'elle sera faite?

[*Text*]

Mr. Marchand (Langelier): Well, we will have to inquire; because if nobody protests and if the CTC agrees with the CP, maybe there will be no hearing.

Mr. McCain: The residents would like to know whether there is to be a hearing and, if so, when? And when will the abandonment be official?

Mr. Marchand (Langelier): We will inquire for you of the CTC.

Mr. McCain: Thank you. If you would let me know, I would appreciate it.

The Province of New Brunswick, a little while ago, agreed that they might have to take a hand in railroad operation in New Brunswick to get a comprehensive system, a competitive system, for the province. The Premier of New Brunswick mentioned this, I think, in last year's proposed legislation and passed legislation accordingly. Can you give me any information on what progress or what negotiations you are conducting with them to try to improve the rail system in New Brunswick?

Mr. Marchand (Langelier): I think they were negotiating with the CN on this.

Mr. McCain: I do not see how they could be doing that with one and without the other. They are both there.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, both of them, probably.

Mr. McCain: Then there would have to be something come from the Ministry of Transport or the CTC.

Mr. Stoner: There have been no direct discussions with the department on this but there probably has been with the CTC.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, but are we aware in the department what is going on? No? So we will inquire on this, too.

Mr. McCain: Give me an answer on that one, then, please.

With respect to the subsidies for rail rates in the Atlantic area, there were two changes to be made. On was to increase the subsidy outbound on selected products, another was to decrease the intrasubsidy. How is this to be done? Is it to be done by legislation, by Order in Council or by order from the CTC?

• 1650

Mr. Marchand (Langelier): This is the CTC, but it is done on the recommandation, of the Federal/Provincial Transportation Committee of New Brunswick.

Mr. McCain: And that required Order in Council or approved by Order in Council?

Mr. Stoner: Approved by Order in Council.

Mr. Marchand (Langelier): Approved by Order in Council.

Mr. Stoner: And administered by the CTC.

[*Interpretation*]

M. Marchand (Langelier): Eh bien, il nous faudra nous renseigner; car, si personne ne s'y oppose, et si la CCT est d'accord avec le CP, il n'y aura peut-être pas d'audience.

M. McCain: Les habitants de l'endroit aimeraient savoir s'il va y avoir une audience, et si oui, quand? Et aussi, quand cet abandon sera-t-il rendu officiel?

M. Marchand (Langelier): Nous le demanderons à la CCT de votre part.

M. McCain: Merci. Je vous serai très reconnaissant de me le faire savoir.

Il y a quelque temps la province du Nouveau-Brunswick a convenu qu'elle devrait peut-être participer à l'exploitation des chemins de fer dans le Nouveau Brunswick, en vue d'établir dans cette province un réseau plus général et plus concurrentiel. Je crois que le premier ministre du Nouveau-Brunswick a parlé de cela l'année dernière à propos d'un projet de loi, et qu'une telle loi a été adoptée. Pouvez-vous me mettre au courant des progrès qui ont été faits, ou des négociations que vous poursuivez avec la province en vue d'améliorer le réseau ferroviaire du Nouveau-Brunswick?

M. Marchand (Langelier): Je crois que la province négociait cela avec le CN.

M. McCain: Je ne vois pas bien comment elle pourrait faire cela avec une seule des sociétés ferroviaires. Car il y a les deux au Nouveau-Brunswick.

M. Marchand (Langelier): Oui, tous les deux, sans doute.

M. McCain: Il faudrait donc une initiative du ministère des Transports ou de la CCT.

M. Stoner: Il n'y a pas eu de discussions directes avec le Ministère à ce sujet, mais il y en a eu probablement avec la CCT.

M. Marchand (Langelier): Oui, mais c'est ce que nous, au Ministère, nous sommes au courant? Non? Nous nous renseignerons donc sur cela aussi.

M. McCain: Répondez-moi donc là-dessus, s'il vous plaît.

On devait apporter deux changements au Régime des subventions au tarif ferroviaire de la région Atlantique. On a d'une part augmenté la subvention pour certains produits choisis destinés à l'extérieur et d'autre part on a augmenté la subvention intérieure. Comment cela est-il fait? Est-ce par voie législative, par un décret du Conseil ou par une ordonnance de la Commission des transports?

M. Marchand (Langelier): C'est la Commission des transports, mais sur la recommandation du Comité fédéral-provincial des transports du Nouveau-Brunswick.

M. McCain: Et pour cela il fallait un décret du conseil ou du moins une approbation par décret du Conseil?

M. Stoner: Une approbation par décret du Conseil.

M. Marchand (Langelier): Oui, une approbation par décret du Conseil.

M. Stoner: Et c'est la Commission des transports qui se charge de l'application.

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. McCain: Have those Orders in Council been presented to the House yet? I should know the answer to that question but I do not.

Mr. Marchand (Langelier): No, it does not have to be presented to the House.

Mr. Stoner: I think he may be referring to the automatic tabling of these Orders in Council in the House. I believe the one extending the westbound subsidy was passed and I think it was tabled in the House. The reduction in the internal subsidy for the moment is at 17 1/2; I do not think there has been a change in the last six months or a year pending discussion between the members of the Federal/ Provincial Committee.

Mr. McCain: I see. There is also something more specifc than that: the cost of the freight of the shipment. Are you not dropping specifically a group of charges from that as well as a reduction in the rate? I think it is a $10 item on which you do not pay any subsidy under some proposed plan.

Mr. Stoner: Mr. Minister, I think this is administered by the CTC. It is a question that you might wish to put to the Chairman of the CTC when he appears before you.

Mr. McCain: It is my impression that it also has to come as an Order in Council which would mean it would, I believe, have to go through the Minister's desk as well.

Mr. Marchand (Langelier): Nothing came to my desk up to now on this. I remember that the outbound subsidy came and I think I tabled it; for the rest I did not see anything. We can inquire with the CTC to see what is going on and let you know.

Mr. McCain: Would you do that and let me know?

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. McCain: And if there is an Order in Council to be tabled would you let me know approximately when you expect to table it in the House.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, okay.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I have two things I would like to talk about, quite disparate things: the great national nightmare, the CPR, and the Thunder Bay Airport.

Dealing with the CPR first, I would do what the hon. member indicated he was doing regarding things that were not in his riding. I specifically would like to talk about the CPR in Sault Ste. Marie.

Wherever I go across the country I am losing my objectivity very rapidly because I run into this flag called the CPR. Constantly you mention it and people tell you of the arrogance of the employees, not so much the employees but the management, the supervisory boys, not the people who are running the railroad.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. McCain: Ces décrets du Conseil ont-ils déjà été présentés à la Chambre? Je dois connaître la réponse à cette question, mais je dois avouer que ce n'est pas le cas.

M. Marchand (Langelier): Non, il n'est pas nécessaire que cela soit présenté à la Chambre.

M. Stoner: Je pense qu'il veut sans doute parler de la déposition automatique des décrets du Conseil à la Chambre. Je crois que celui qui octroyait des subventions aux produits envoyés à l'Ouest a été adopté et je pense qu'il a été déposé à la Chambre. La diminution de la subvention intérieure est pour l'instant à 17½. Je ne pense pas qu'il y ait eu de changement au cours des six derniers mois ou au cours de l'année puisque des discussions entre les membres du Comité fédéral-provincial sont imminentes.

M. McCain: Je vois. Il y a aussi quelque chose de plus pressé que cela: le fret. Est-ce que vous laissez précisément tomber toute une série de frais à ce sujet aussi bien que la réduction du taux? Je pense qu'il s'agit d'un poste de $10 sur lequel on ne paie pas de subvention au terme d'un plan proposé.

M. Stoner: Monsieur le ministre, je pense que c'est la Commission des transports qui applique cela, Peut-être aimeriez-vous poser cette question au président de la Commission lorsqu'il comparaîtra devant vous?

M. McCain: Il me semble qu'il faut aussi que cela figure dans un décret du Conseil, lequel, il me semble, devra passer par le ministre également.

M. Marchand (Langelier): Je n'ai rien reçu de tel jusqu'ici. Je me souviens d'avoir vu quelque chose pour la subvention des produits destinés à l'extérieur et je pense que je l'ai déposé; pour le reste je n'ai rien vu. Nous pourrons nous renseigner auprès de la Commission des transports afin de savoir ce qui se passe et nous vous ferons part des résultats.

M. McCain: Seriez-vous assez aimable pour le faire?

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. McCain: Et si un décret du Conseil doit être déposé, seriez-vous également assez aimable pour me dire à peu près quand il sera déposé à la Chambre?

M. Marchand (Langelier): Oui, d'accord.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'aimerais parler de deux choses un peu différentes: le grand cauchemar national, le CP et l'Aéroport de Thunder Bay.

Pour commencer par le CP, je vais faire comme mon collègue et parler de choses qui ne se passent pas dans ma circonscription. Je voudrais plus particulièrement parler du CP à Sault Ste-Marie.

Partout où je vais dans notre pays, je perds mon objectivité très vite car je dois toujours faire face à CP. Il en est constamment question et tout le monde vous parle de l'arrogance des employés, et non pas seulement des employés mais de la direction, des surveillants, mais non des personnels itinérants.

[*Text*]

An hon. Member: You are being very generous.

Mr. McRae: No I am not being very generous; there is a very specific difference. There are supervisory employees who do not give a damn, and it makes it very difficult for the employees of the railroad. But in Sault Ste. Marie there is a specific problem and I know it is very difficult for you to do it. There is a specific problem. The mayor of the city, Mr. Irwin, has indicated to the press and to all concerned in his own community that they have been able to get absolutely no support from the CPR in cleaning up their railway tracks and this kind of thing. Apparently they just only cleaned the place up. The city has asked to put a gang in there to clean it up and they have not been permitted to do so. Is there any way we can force the CPR in this particular situation to conform? This is only one incident.

Mr. Marchand (Langelier): All those questions and many questions put by Mr. McCain were in that category. Normally the CTC deals with that. This is the way it was built. We look a little bit ignorant when you put those questions and we cannot answer. There is a good reason for that and it is because the authority is with the CTC. They apply to the CTC and they give the answer and often they do not even inform us. So this is why. What is relevant to the Department, we know but what belongs to the CTC . . . this is why Mr. Benson comes here representing the CTC, not with the Department here.

Mr. McCain: He did not supply us with information either the last time he was here.

Mr. Mazankowski: Are you going to scrap the CTC?

Mr. Marchand (Langelier): The problem is that I want you to understand that. It is not because I am hiding or trying to hide anything. It is just because it is not within the jurisdiction we have. If we want to find out something from the CTC we have to do what you normally should do, we have to write to Mr. Benson and ask him what is going on.

• 1655

Mr. McRae: I am not satisfied with this. I accept your answer but I am not satisfied that this is the way it should be done. I would like to . . .

Mr. Marchand (Langelier): We can enquire about this.

Mr. McRae: Yes. This is one area, but I would like to bring out two or three other instances before I get on to the other topic. One of them is coal at Roberts Bank. I was very impressed with the Roberts Bank operation, but I am not very impressed with the way the CPR handles our coal. My understanding is that they drop anywhere from 20 to 40 tons of coal along the Fraser Valley on their way down, and whatever does not get dumped they drop on the way out. Again, it is an arrogant attitude; they do not seem to give a damn about this.

[*Interpretation*]

Une voix: Vous êtes très généreux.

M. McRae: Non, je ne suis pas très généreux; il y a une différence bien précise. l y a des surveillants qui se fichent de tout et cela rend les choses difficiles pour les employés des chemins de fer. Mais à Sault Ste-Marie, il y a un problème particulier et je sais que c'est quelque chose de difficile pour vous. Il y a un problème particulier. Le maire de la ville, M. Irwin, a dit à la presse et à toutes les personnes concernées dans sa collectivité, qu'il n'avait pu obtenir absolument aucune aide de la part du CP pour le nettoyage des voies de chemins de fer. Il semble que cela vient d'être fait. La ville a demandé à mettre une équipe de travailleurs pour nettoyer la voie mais on ne lui a pas donné l'autorisation de le faire. Y a-t-il un moyen d'obliger le CP à agir dans une situation semblable? Et cela ce n'est qu'un incident.

M. Marchand (Langelier): Toutes ces questions et la plupart de celles qu'a posées M. McCain étaient de cet ordre, relèvent normalement de la Commission des transports. C'est pour cela qu'elle a été établie. Nous avons l'air un petit peu ignorants lorsque vous posez ces questions mais nous ne pouvons pas répondre. Il y a une bonne raison à cela et c'est parce que c'est la Commission des transports qui est compétente. On présente des demandes à la Commission des transports, réponse y est donnée et bien souvent on n'en est même pas informé. Voilà la raison. Nous connaissons les questions relevant du Ministère, mais pour ce qui est de la Commission des transports . . . c'est pourquoi M. Benson doit se présenter devant vous au nom de la Commission des transports, et non pas le Ministère.

M. McCain: Il ne nous a pas non plus donné les renseignements la dernière fois qu'il est venu.

M. Mazankowski: Allez-vous faire une croix sur la Commission des transports?

M. Marchand (Langelier): En fait, nous voulons essayer de comprendre. Ce n'est pas parce que j'essaie de cacher quelque chose, mais simplement parce que toutes ces questions ne sont pas de notre compétence. Si nous voulons savoir quelque chose de la Commission des transports, il nous faut faire ce que nous devrions normalement faire, c'est-à-dire écrire à M. Benson et lui demander ce qui se passe.

M. McRae: Je ne suis pas sûr de cela. J'accepte votre réponse, mais je ne suis pas sûr que ce soit la bonne procédure à suivre. J'aimerais . . .

M. Marchand (Langelier): Nous pouvons nous renseigner à ce sujet.

M. McRae: Oui. C'est une chose, mais j'aimerais encore donner deux ou trois exemples avant de passer à un autre sujet. Je pense au charbon de Roberts Bank. La façon dont Roberts Bank fonctionne m'a beaucoup impressionné, mais la manière dont le CP s'occupe de notre charbon m'a beaucoup moins impressionné. J'ai cru comprendre qu'il laisse un peu n'importe où le long de la vallée de la Fraser lorsqu'il descend entre 20 ou 40 tonnes de charbon et ce qu'ils n'ont pas laissé là eh bien ils le perdent en sortant de la vallée. Encore une fois, il me semble que c'est une attitude un peu arrogante; ils ne semblent pas s'intéresser le moins du monde de tout cela.

[*Texte*]

Mr. Marchand (Langelier): Mr. Rose should wonder more about that than what is going . . .

Mr. Mackasey: If Mr. Rose goes and picks it up, that is why he does not complain.

Mr. Rose: All I can say is that he looks like he just came from a minstrel show.

Mr. McRae: I am not trying to take this away from Mr. Rose at all. I observed this attitude and I am particularly concerned about the attitude because it would appear that we will be moving 20 or 30 million tons of coal through Thunder Bay in the next five or ten years, and I want to make sure that the carriers, the CPR, have lids on their trains, or they are not the carrier.

The third area has to do with the complete neglect of our waterfront by the CPR. The docks are all falling down. It is an absolute disgrace. there is no other corporate citizen that I know of in this country that treats Canada the way the CPR does. I know you made some comments in the House, and I do not want you to bare your inner thoughts, but how are we going to approach this problem of dealing with this railway that just does not give a damn? I know we have to go through the CTC, but is there not a better way of handling this?

Mr. Marchand (Langelier): This is one of the points, you understand, that I would like to deal with in the new policy. If you ask me to say today what the Cabinet is going to do, we are very conscious of the problem and this is an area where we want to bring forward some solutions because this is the kind of think that we can hardly accept. If a company like CP can do whatever they feel they should do without any intervention of any kind, then I think it is wrong, that is all.

Mr. McRae: I feel that it is and I question whether, the attitude of the present management is actually changeable.

Let us go on to the Thunder Bay airport, which I hope will be a bit easier to deal with.

Mr. Marchand (Langelier): I am not a specialist . . .

Mr. McRae: We have two problems there, and both of them are disturbing. One is the runway. I flew in there the other day and had a conversation with an Air Canada pilot . . . as a matter of fact, I had a conversation with two of them . . . and I was told that because of the intersection of the two runways where there is a dip, that they are really functioning with a runway that is only 4,000 or 5,000 feet long, instead of the 7,000 or 8,000 feet that they normally would have. Could we have some information on how that is to be handled, because I think it is a fairly serious situation.

The Chairman. Mr. Winsor.

Mr. E. Winsor (Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration): My name is Eric Winsor, Mr. Chairman. There are funds in our planning for Thunder Bay to improve the runway in 1975-76. I am unaware of any unsafe condition or of any difficulties at the moment.

[*Interprétation*]

M. Marchand (Langelier): M. Rose devrait davantage se préoccuper de cela que de . . .

M. Mackasey: Mais M. Rose va le ramasser, c'est pourquoi il ne se plaint pas.

M. Rose: Tout ce que je peux dire, c'est qu'il a l'air de sortir d'un spectable de ménestrels.

M. McRae: Je n'essaie pas d'enlever du travail à M. Rose. J'ai simplement observé cette attitude et cela me préoccupe particulièrement parce qu'il me semble que nous allons le voir transporter 20 à 30 millions de tonnes de charbon à travers Thunder Bay dans les 5 ou 10 années à venir et je voudrais être sûr que les transporteurs, le CP, recouvrent ses wagons sinon on ne fera pas appel à lui.

Troisièmement, j'aimerais parler de la négligence totale de CP lorsque les gares sont situées au bord de la mer. Les docs sont en ruine. C'est une véritable honte. Aucune autre corporation de notre pays ne traite le Canada comme CP. Je sais que vous avez quelques remarques à la Chambre, mais je ne veux pas vous forcer à nous révéler vos pensées secrètes, mais comment allez-vous attaquer ce problème puisque la compagnie de chemin de fer s'en fiche? Je sais qu'il nous faut passer par la Commission des transports, mais n'y aurait-il pas un meilleur moyen de traiter de cette question?

M. Marchand (Langelier): C'est bien sûr l'une des questions que j'aimerais résoudre dans notre nouvelle politique. Si vous me demandez aujourd'hui de dire ce que le Cabinet va faire, eh bien je peux vous dire que nous sommes très conscients du problème et que nous voulons absolument trouver des solutions car il est très difficile d'accepter ce genre de chose. Si une compagnie comme CP peut agir à sa guise sans aucune intervention, alors je pense que cela ne va plus. C'est tout.

M. McRae: Je suis d'accord avec vous et je me demande si l'attitude actuelle de la direction pourrait être changée.

Passons à l'aéroport de Thunder Bay. J'espère que cette question sera un peu plus facile à traiter.

M. Marchand (Langelier): Je ne suis pas un spécialiste . . .

M. McRae: Il y a deux problèmes assez préoccupants. Le premier concerne la piste d'atterrissage. Après avoir atterri là-bas, il y a quelques temps, j'ai discuté avec un pilote d'Air Canada—en fait j'ai discuté avec deux pilotes—et on me dit qu'à cause de l'intersection des deux pistes là où il y a une dénivellation, qu'on ne peut se servir en fait que d'une seule piste qui n'a que 4,000 ou 5,000 pieds de longueur au lieu de 7,000 ou 8,000 pieds qu'il devrait y avoir normalement. Peut-on savoir comment cette question va être réglée car je pense que la situation est assez grave.

Le président: Monsieur Winsor.

M. Winsor (directeur général des services des aéroports et de la construction, Administration canadienne des transports aériens): Monsieur le président, mon nom est Eric Winsor. Dans nos projets pour Thunder Bay, un crédit a été prévu pour l'amélioration de la piste en 1975-1976. Je ne pense pas que pour l'instant les conditions ne répondent pas aux normes de sécurité et qu'il y ait des difficultés particulières.

[*Text*]

Mr. McRae: I wonder if we could get a report on this, because I am concerned. We landed there the other day and it was difficult. They are basically not using that portion of the runway. I am also told that the difficulty in repairing the thing is that you have to put both runways out of operation in the process, and this would take some months to do. I do not know whether there are any contingency plans or any thought being given about how this is to be done. I wondered if you had any information on that.

The other part of the question has to do with the terminal, which is very crowded and, like many other terminals, it is crowded partly because of security measures, which I accept. I think they have to do that. It was planned earlier to do some temporary extension to the building, but I understand that has been scrapped. Is that true, and that their plan is now to go ahead with some more extensive modifications?

Mr. Winsor: Mr. Chairman, that is correct. Our planning now continues in 1974-75, and we hope to get a good start in 1975-76 and to finish it up in 1977-78.

• 1700

Mr. McRae: That is a fairly extensive operation.

Mr. Winsor: That is correct.

Mr. McRae: Thank you.

The Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Minister, in my area we are interested in the possibility of a so-called third tier air carrier, what assistance is forthcoming, and what the policy might be. I believe you announced that some time ago but I am not sure whether it is an idea you are exploring or whether you will have anything concrete on it in the near future. Could you elaborate on that?

Mr. Marchand (Langelier): I think that the CTC is already licensing a third level carrier. I do not believe we have yet an over-all policy for the third carrier but it is on an ad hoc basis. Third level carriers are licensed by the CTC.

Mr. Ritchie: They did have the second tier, TransAir, but it left. Is there any point in their discussing with you what might be available.

Mr. Marchand (Langelier): Do you mean that TransAir was servicing this route?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Marchand (Langelier): Is it the Dauphin route?

Mr. Ritchie: Dauphin-Yorkton, yes.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, TransAir was authorized by the CTC to abandon this route and now there are some applications to the CTC by some other companies, third level carriers, to fill the gap. No decision has been taken until now. The Government of Manitoba itself and Saskatchewan are interested in having a service—I did not discuss it with Mr. Blakeney but I did with Mr. Schreyer—and we are just studying this at this moment to see if there is a possibility. We have a meeting on May 3, which is not very far from now.

[*Interpretation*]

M. McRae: Je me demande s'il serait possible d'obtenir un rapport à ce sujet car la question me préoccupe particulièrement. Nous avons atterri là-bas l'autre jour et les choses ont été difficiles. En fait, ils n'utilisent pas cette partie de la piste. On me dit également que la réparation posera des difficultés car il faudra fermer les deux pistes et que les travaux dureront quelques mois. Je ne sais pas s'il y a des plans d'urgence ou si l'on a déjà pensé à la manière dont les choses seront faites. Je me demande si vous avez des renseignements à ce sujet.

L'autre partie de ma question porte sur l'aérogare où il y a affluence et comme dans beaucoup d'autres aéroports cela est en partie dû aux mesures de sécurité que j'approuve. Je pense que cela est nécessaire. A l'origine, il a été prévu d'agrandir le bâtiment temporairement, mais il me semble que cette possibilité a été supprimée. Est-ce exact et a-t-on maintenant d'autres projets qui permettraient des modifications plus importantes?

M. Winsor: Monsieur le président, c'est exact. Selon nos plans, les travaux doivent continuer en 1974-1975 et nous espérons que les choses vont démarrer fort en 1975-1976 et que tout sera terminé en 1977-1978.

M. McRae: C'est un travail d'assez grande envergure.

M. Winsor: C'est exact.

M. McRae: Merci.

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur le ministre, nous nous intéressons à la possibilité de voir des transporteurs aériens de troisième ordre. Où en est-on à ce sujet et quelle est la politique, si elle existe. Je crois que vous avez annoncé il y a quelque temps quelque chose à ce sujet, mais je ne sais plus très bien si c'était une simple idée que vous exploitiez ou si vous aviez quelque chose de concret à ce sujet pour un avenir proche. Pouvez-vous nous donner des détails?

M. Marchand (Langelier): Je pense que la Commission des transports accorde déjà des licences aux transporteurs de troisième ordre. Je ne crois pas que nous ayons pour l'instant de politique d'ensemble pour ces transporteurs, mais cela se fait par un accord tacite. La Commission des transports accorde des licences aux transporteurs de troisième ordre.

M. Ritchie: Nous avions un transporteur de second ordre, TransAir, mais il n'assure plus le service. Y aurait-il quelque intérêt à ce qu'il discute avec vous des possibilités?

M. Marchand (Langelier): Voulez-vous dire que TransAir assurait cet itinéraire?

M. Ritchie: Oui.

M. Marchand (Langelier): S'agit-il de l'itinéraire Dauphin?

M. Ritchie: Oui, Dauphin-Yorkton.

M. Marchand (Langelier): Oui, TransAir a été autorisé par la Commission des transports à abandonner cette ligne et d'autres compagnies présentent actuellement des demandes à la Commission des transports; il s'agit de compagnies de troisième ordre qui veulent combler cette vacance. Pour l'instant aucune décision n'a été prise. Le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan aimeraient beaucoup que ce service soit assuré. Je n'en ai pas parlé avec M. Blakeney, mais je l'ai fait avec M. Schreyer et nous étudions en ce moment la question afin

[*Texte*]

Mr. Ritchie: With whom?

Mr. Marchand (Langelier): With the ministers of transport, yes. And this is on the agenda.

Mr. Ritchie: So something definite may come out of that meeting?

Mr. Marchand (Langelier): Yes. We will see if we proceed along the lines that were suggested.

Mr. Ritchie: Returning to the port of Churchill, the Western Economic Council Conference in Calgary made some comments about what could be done for Churchill and what was planned. The general feeling was that it probably was not much more than had been done before.

First of all, as I understand it, the ports are under a general authority, divided into regions.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, this is a commission . . .

Mr. Stoner: The National Harbours Board, sir.

Mr. Marchand (Langelier): It is the National Harbours Board.

Mr. Ritchie: And it is a port authority within its own right? Is it the port authority for Churchill or is it combined with any other port?

Mr. Marchand (Langelier): No, for Churchill alone.

Mr. Ritchie: It is not lumped in with Montreal in a general region?

Mr. Marchand (Langelier): No.

Mr. Ritchie: Could the Minister tell us what is being planned this year for Churchill?

Mr. Marchand (Langelier): Well, at the WEOC Conference, and it has been stated since on a few occasions, we agreed, I think, to invest something like $12 million in Churchill to extend the season, to extend the facilities, dredging and so forth. So this year I think we are going to spend, if my memory serves me well, $2 million or $3 million, something like that.

Mr. Ritchie: I understand dredging is considered one of the first and most important things. Is that going to be done this summer?

Mr. Marchand (Langelier): Does anybody know if the dredging is taking place this year?

The Chairman: Please come forward.

Mr. Marchand (Langelier): This is Mr. Vreeswijk.

The Chairman: Mr. Vreeswijk.

Mr. J. Vreeswijk (Director of Finance, National Harbours Board): Mr. Chairman, the present plans are that the dredging will be done during this year.

[*Interprétation*]

de voir s'il y a des possibilités. Nous devons nous réunir le 3 mai, ce qui n'est pas si loin que ça.

M. Ritchie: Avec qui?

M. Marchand (Langelier): Avec les ministres des transports. C'est prévu.

M. Ritchie: Donc il pourrait ressortir quelque chose de précis de votre réunion?

M. Marchand (Langelier): Oui. Nous allons voir si nous allons continuer comme cela avait été suggéré.

M. Ritchie: Pour en revenir au port de Churchill, lors de la conférence de Calgary sur les perspectives économiques de l'Ouest certaines remarques ont été faites. Elles concernaient certaines lignes d'action pour Churchill et également les projets existants. De manière générale, on estimait que ce n'était sans doute pas beaucoup plus que ce qui avait été fait auparavant.

Tout d'abord, si j'ai bien compris, les ports relèvent d'une autorité générale divisée en régions.

M. Marchand (Langelier): Oui c'est la commission . . .

M. Stoner: Le Conseil des ports nationaux.

M. Marchand (Langelier): Oui, il s'agit du Conseil des ports nationaux.

M. Ritchie: Il s'agit donc d'une autorité portuaire indépendante? Est-elle responsable de Churchill ou l'est-elle également d'autres ports?

M. Marchand (Langelier): Non, de Churchill seulement.

M. Ritchie: Cela ne fait-il pas partie de la même région que Montréal?

M. Marchand (Langelier): Non.

M. Ritchie: Le ministre pourrait-il nous dire ce qui est prévu cette année pour Churchill?

M. Marchand (Langelier): Eh bien, lors de la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, et cela a été réaffirmé à quelques occasions, nous nous sommes entendus, je crois, pour investir une somme de l'ordre de 12 millions de dollars à Churchill afin de prolonger la saison, afin d'agrandir les installations, de faire des travaux de dragage, etc. Donc cette année je pense que nous avons dépensé, si j'ai bonne mémoire, 2 ou 3 millions de dollars environ.

M. Ritchie: Je crois que le dragage est considéré comme la chose la plus importante. Est-ce que cela sera fait cet été?

M. Marchand (Langelier): Quelqu'un sait-il si le dragage va se faire cette année?

Le président: Avancez-vous à la table, je vous en prie.

M. Marchand (Langelier): Je vous présente M. Vreeswijk.

Le président: Monsieur Vreeswijk.

M. J. Vreeswijk (directeur des services financiers, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, selon les projets actuels, le dragage doit se faire cette année.

[*Text*]

Mr. Ritchie: And what other things are on for this year as well as the dredging?

Mr. Vreeswijk: At the present time, the project under construction is the rehabilitation of the dredge in order to do the dredging program during this year.

Mr. Ritchie: And there is no other work? In the elevators or in the . . .

Mr. Vreeswijk: Not in the elevators. We are planning and have this matter under study right now. The other project that is being started during the summer is the refacing of the wharf.

Mr. Ritchie: The Minister mentioned $12 million over five years.

Mr. Vreeswijk: Over approximately five years.

Mr. Ritchie: What are the other things being planned?

Mr. Vreeswijk: The major portion of that is the dredging program.

Mr. Ritchie: Will that improve the port much beyond what it has ever been or is that just to keep it at its present level?

Mr. Vreeswijk: It is to extend the depth along side the wharf to approximately 35 feet.

Mr. Ritchie: And what difference will that make on the size of freighters that could come there?

Mr. Vreeswijk: Well, we would be able to handle freighters coming into the port of Churchill with a draft of 35 feet.

Mr. Ritchie: How do you translate that? I understood that one of the comments about Churchill was that the freighters tended to be smaller than those currently on the oceans, in the shipping lanes? Is this going to increase the size, and by how much?

Mr. Vreeswijk: The whole objective is that we will be able to handle bigger freighters there.

Mr. Ritchie: Will it take most of the freighters that are hauling grain or will there still be a lot of freighters that will not be able to come there? I am looking at the tonnage. Can you make any comment there?

Mr. Vreeswijk: I would have to check to make sure.

Mr. Marchand (Langelier): Well, 35 feet is about the depth of the channel between Quebec and Montreal, and you have ships of up to 40,000 or 50,000 tons there.

Mr. Vreeswijk: Between 30,000 and 40,000 tons.

Mr. Ritchie: And have you any other plans to extend the season or any other work that can be done that would extend the season?

Mr. Vreeswijk: No, not at this time. You know, the season is approximately . . .

Mr. Marchand (Langelier): No, but in the field of ice-breaking, for example; we intend to do more ice-breaking than we used to in the past.

[*Interpretation*]

M. Ritchie: Prévoyez-vous de faire autre chose que le dragage cette année?

M. Vreeswijk: A l'heure actuelle, on est en train de remettre en état la drague afin de pouvoir faire les travaux de dragage cette année.

M. Ritchie: Et rien d'autre? Pour les silos ou . . .

M. Vreeswijk: Non, pas pour les silos. Nous projetons quelque chose à ce sujet mais la question est en ce moment à l'étude. D'autres travaux vont commencer cet été, ce sont les travaux de réparation du quai.

M. Ritchie: Le Ministre a parlé de $12 millions pour cinq ans.

M. Vreeswijk: Pour à peu près cinq ans.

M. Ritchie: Quels autres projets avez-vous?

M. Vreeswijk: L'essentiel des projets est celui du dragage.

M. Ritchie: Est-ce que cela sera une nette amélioration par rapport à ce qui a déjà été fait ou ces travaux vont-ils simplement permettre au port de fonctionner comme il l'a toujours fait?

M. Vreeswijk: Ils ont pour but d'augmenter la profondeur le long du quai à environ 35 pieds.

M. Ritchie: Est-ce que cela va faire une différence pour la taille des navires marchands qui pourront y venir?

M. Vreeswijk: Eh bien, des navires ayant un tirant d'eau de 35 pieds pourront venir dans le port de Churchill.

M. Ritchie: Qu'est-ce que cela veut dire dans la pratique? J'ai cru comprendre que les navires qui venaient à Churchill étaient généralement plus petits que ceux qui naviguent normalement sur l'océan et qui empruntent les routes des navires marchands? Est-ce que de ce fait on pourra avoir des bateaux plus grands, et de combien?

M. Vreeswijk: Toute cette opération a pour but de nous permettre d'avoir des navires marchands plus importants.

M. Ritchie: Est-ce que les navires marchands qui transportent des céréales pourront y venir ou bien y aura-t-il encore un grand nombre de navires qui ne pourront pas y avoir accès? Je veux parler du tonnage. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Vreeswijk: Je dois vérifier cela.

M. Marchand (Langelier): Eh bien, 35 pieds correspond à peu près à la profondeur du chenal entre Québec et Montréal et sur cette voie vous avez des bateaux de 40,000 ou 50,000 tonnes.

M. Vreeswijk: Entre 30,000 et 40,000 tonnes.

M. Ritchie: Avez-vous d'autres projets qui permettraient de prolonger la saison ou y a-t-il d'autres travaux à faire pour cela?

M. Vreeswijk: Non, pas pour l'instant. Vous savez, la saison est à peu près . . .

M. Marchand (Langelier): Non, mais ce qui est de briser la glace, par exemple, nous avons l'intention de le faire plus que par le passé.

[*Texte*]

Mr. Stoner: Which will extend the season, hopefully, by several days; which could be important in the shipping season.

Mr. Ritchie: On marine insurance, may I ask the Minister if this is still the problem that it has always reported to have been? Is there any change that he knows of?

Mr. Marchand (Langelier): In marine insurance?

Mr. Ritchie: Well, I understood that marine insurance is a big factor in the development of a port. Have there been any developments there?

Mr. Marchand (Langelier): Perhaps Mr. Stoner can answer that question.

The Chairman: Mr. Stoner.

Mr. Stoner: The marine underwriters have visited the area on two occasions under the auspices of the Minister of Transport. We have made very strong recommendations that they review the insurance costs. To date, there has not been really very substantial progress on this. I think that this is in large part due to the fact that the insurance underwriting in the marine field is in the hands of relatively few people.

It has been a difficult problem and we have been trying to bring as much pressure as we can on them, and trying to see which Canadian firms might be interested eventually in getting in. But to date there has not been much show or display of Canadian interest in this area.

Mr. Rithcie: From your knowledge, do you feel marine insurance has been higher than what the losses have warranted?

Mr. Stoner: I am really not an actuarial expert.

Mr. Ritchie: Has your department made any study of that?

Mr. Stoner: I imagine we have looked at it but I cannot give you a precise answer. Whether we would be able to answer that in actuarial terms, I do not know.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Blenkarn, and then Mr. Stewart.

Mr. Blenkarn: Thank you, Mr. Chairman. I would like to direct the Minister's attention to the revolving airport fund. I believe that that is a fund which is supposed to cover the cost of Montreal and Toronto, and was supposed to, originally, I presume, look after the costs of replacement of buildings and facilities at those airports, look after the management of those airports and the other things.

• 1710

I was very interested to note, and want some explanation, that Toronto in the 1972-73 year had an operating profit of some $3 million and it is forecast to have an operating deficit this year of very close to $3 million, which strikes me as a rather serious turn-around. I am speaking entirely of the Malton facility which of course is the existing facility and I was wondering if perhaps you could explain what has happened. Why is Toronto losing money now when it was at one time making a profit? With its new facilities and obviously enormous increase in traffic, why is this airport losing money?

[*Interprétation*]

M. Stoner: Ce qui, on l'espère, prolongera la saison de plusieurs jours; ce qui est important pour la saison de la navigation.

M. Ritchie: Pour l'assurance maritime, puis-je demander au Ministre si ce problème est resté le même? S'il a entendu parler de changements?

M. Marchand (Langelier): Pour l'assurance maritime?

M. Ritchie: Eh bien, je crois que l'assurance maritime est un facteur important du développement des ports. Y a-t-il eu des changements dans ce domaine?

M. Marchand (Langelier): Peut-être que M. Stoner pourra répondre à cette question.

Le président: Monsieur Stoner.

M. Stoner: Les assureurs maritimes ont visité la région à deux reprises sous les auspices du ministère des Transports. Nous leur avons fortement recommandé de revoir le prix des assurances. Jusqu'ici, aucun progrès précis n'a été fait. Je pense que cela est en grande partie dû au fait que l'assurance dans le domaine maritime est concentré entre les mains de relativement peu de gens.

C'est un problème difficile et nous avons essayé d'avoir de l'influence sur eux et de savoir quelles sociétés canadiennes seraient intéressées à ce genre d'affaires. Mais jusqu'ici, peu de sociétés canadiennes ont montré de l'intérêt.

M. Ritchie: A votre connaissance, estimez-vous que l'assurance maritime est trop élevée par rapport aux pertes encourues?

M. Stoner: Je ne suis pas un expert en actuariat.

M. Ritchie: Votre ministère a-t-il fait une étude à ce sujet?

M. Stoner: Je pense que nous avons considéré la question, mais je ne peux pas vous donner de réponse précise. Je ne sais pas si nous pourrions vous répondre précisément en termes actuariels.

M. Ritchie: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Blenkarn, puis M. Stewart.

M. Blenkarn: Merci, monsieur le président. J'aimerais attirer l'attention du Ministre sur le fonds renouvelable pour les aéroports. Je crois que ce fonds est censé couvrir les frais de Montréal et de Toronto et également, à l'origine, je pense, les frais de remplacement des édifices et des installations de ces aéroports, de s'occuper de la direction de ces aéroports, entre autres.

En 1972-1973, Toronto a eu des bénéfices de fonctionnement de 3 millions de dollars, et cette année on prévoit un déficit d'environ 3 millions de dollars, ce qui me paraît comme un renversement plutôt curieux. Je fais allusion ici aux installations à Malton, et je me demandais si vous pouviez peut-être m'expliquer ce qui est arrivé. Comment se fait-il que cet aéroport perd de l'argent maintenant, alors qu'il a réalisé des bénéfices à un moment donné? Comment cela serait-il possible avec les nouvelles installations et la très grande augmentation dans le volume de circulation?

[*Text*]

The Chairman: Mr. MacGougan.

Mr. G. R. MacGougan (Director, Finance, Ministry of Transport): Mr. Blenkarn, I wonder if I could ask you first if you might refer us to exactly where you are.

Mr. Blenkarn: Yes, it is Page 27-38.

Mr. MacGougan: Page 27-38. Thank you.

Mr. Blenkarn: And Page 27-39. It is extended across the whole page there.

Mr. MacGougan: Let me ask generally and while I am doing that perhaps I can get a copy of the book. First of all, I would like to say, at least in commercial terms which I think are the ones you are really driving at, that it is not completely accurate to take the figures that are just presented in the blue book.

Accordingly, I think in regard to your question a more accurate reflection perhaps of the profits, so to speak, would be those that are contained in the Public Accounts. If I could refer to that for a moment, Mr. Chairman; I think I have a copy here of the airport revolving fund over a number of years, including the forecast situation.

These statements are included in the Public Accounts, including the airport's revolving fund, balance sheet, and profit and loss statements as audited by the Auditor General of Canada. Regarding the year ended March 31, 1973 a copy of which I have in front of me, Mr. Chairman, what you said earlier, sir, I believe is quite correct: that statement will reflect that the combined operations for the revolving fund in the year ending March 31, 1973 produced a profit of $8.6 million.

Now, moving on and related to the second part of your question regarding the forecast period, I believe the figures you would be looking at for example in the blue book . . . Perhaps you could refer me to those again.

Mr. Blenkarn: Yes, they are on Page 27-38 and this refers to Toronto International Airport—Malton and the first line is, "Operation and Maintenance", and the cost expenditure is $25,302,000. The revenue receipt is estimated at $22,421,000. The deficit is estimated at $2,881,000. I look across the line a little farther and I see that in 1972-73 there was a surplus of $3,239,000. So that really there is a complete turnaround in the profitability on the maintenance and operation side. I am not talking about capital here. I am talking about maintenance and operation.

Mr. MacGougan: Quite correct.

Mr. Blenkarn: Dollars in and dollars out. I want to know what the explanation of that is in view of the fairly significant increase in investment and fairly significant increase in traffic. It would strike me that with the increase in investment we certainly should be staying even at least if not going ahead in terms of the operation.

Mr. MacGougan: There are two or three basic reasons, I think, Mr. Chairman, one would be higher depreciation charges relating to certain new and very expensive facilities that have come into operation or are anticipated to go into operation in 1974-75. Second, as I am sure members are aware, all types of direct operating costs are rising in the periods that are under question. In addition, another significant factor in the revolving fund is the fact that we are required to pay interest on the loans that are used to finance capital expenditures.

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur MacGougan.

M. G. R. MacGougan (directeur, Finance, ministère des Transports): Pourriez-vous nous dire à quelle page vous vous reportez.

M. Blenkarn: Oui, je suis à la page 27-38.

M. MacGougan: Merci.

M. Blenkarn: Et la page 27-39 également. Ces chiffres s'étalent sur l'une et l'autre page.

M. MacGougan: Je vais tâcher de vous donner une réponse générale en attendant de recevoir une copie du Livre bleu. Tout d'abord, je ne pense pas qu'on puisse accepter comme tels les chiffres qui paraissent au Livre bleu, du moins, pas en termes commerciaux, et je crois que c'est bien cela dont vous parlez.

Pour répondre donc à votre question, je pense que les chiffres qui figurent aux Comptes publics traduiraient d'une façon plus précise les bénéfices de cet aéroport. Si vous permettez, monsieur le président, j'aimerais consulter les chiffres qui se rapportent au fonds renouvelable de l'aéroport pour une période de quelques années, y inclus les prévisions.

Ces états de revenus figurent aux Comptes publics, y inclus le fonds renouvelable de l'aéroport, le bilan, et les états de revenus et de pertes, lesquels ont été vérifiés par l'Auditeur général du Canada. J'ai devant moi un exemplaire du rapport financier pour l'année qui s'est terminée le 31 mars 1973, et les chiffres que vous avez cités tantôt sont exacts. Cet état va démontrer que l'ensemble des opérations, par rapport au fonds renouvelable, pour l'année qui s'est terminée le 31 mars 1973, a donné un profit de 8.6 millions de dollars.

Pour passer à la deuxième partie de votre question concernant la période de la prévision, je pense que les chiffres auxquels vous faites allusion dans le Livre bleu . . . Puis-je avoir la référence précise encore une fois.

M. Blenkarn: Oui, il s'agit de la page 27-38, là où on parle de l'Aéroport international de Toronto-Malton, et les premiers chiffres se rapportent à exploitation et entretien. Les dépenses se chiffrent à $25,302,000 et les recettes se chiffrent à $22,421,000. Les dépenses excédentaires se chiffrent à $2,881,000. Plus loin, je vois qu'il y avait des dépenses excédentaires en 1972-1973 se chiffrant à $3,239,000. Cela veut dire qu'il y a renversement complet ec ce qui concerne la marge des bénéfices dans le domaine de l'exploitation et de l'entretien. Je ne parle pas du capital, mais de l'exploitation et de l'entretien.

M. MacGougan: C'est exact.

M. Blenkarn: Je voudrais savoir quelle est l'explication de cette situation, étant donné l'augmentation importante dans les investissements ainsi que l'augmentation considérable dans le volume du trafic. Je serais enclin à croire que, vu l'augmentation dans les investissements, on devrait faire des bénéfices du côté de l'exploitation, ou au moins, qu'on ne devrait pas subir de pertes.

M. MacGougan: Il y a deux ou trois raisons pour cette situation. Il y a les taux d'amortissement plus élevés qui se rapportent à certaines nouvelles installations plus coûteuses qu'on a commmencé à utiliser, ou qui seront utilisées au cours de 1974-1975. Deuxièmement, comme vous le savez tous, tous les frais d'exploitation directs ont augmenté au cours des périodes de temps dont il est question. En plus, il faut tenir compte du fait que nous sommes obligés de payer l'intérêt sur les prêts que nous utilisons pour financer les dépenses en capital.

[*Texte*]

• 1715

Mr. Blenkarn: But are those interest loans charged against operation and maintenance or against capital?

Mr. MacGougan: There is a combination. What happens is that for those funds which are capital funds and are of a nature where, for example, the project is not operational, the interest applicable against that capital loan or capital financing, is capitalized.

Mr. Blenkarn: Right.

Mr. MacGougan: When that asset comes into operation, the depreciation effect on that asset becomes . . .

Mr. Blenkarn: Part of the maintenance.

Mr. MacGougan: . . . part of the maintenance and it includes depreciation on the cost which would be interest.

Mr. Blenkarn: Yes.

Mr. MacGougan: To the second part of your question, interest is charged on funds that you might consider are to be used for operating purposes but by and large, we generate adequate cash from our total operations normally to avoid that kind of a situation.

Mr. Blenkarn: I suggest to you that this is a poor reflection on (a) the rents you are charging, perhaps for your sympathy to the airlines, and second, perhaps on the ineptness of the existing terminal two that was erected. What bothers me most of all is the projection of another $21.815 million for construction or acquisition, and I presume there are no acquisitions involved, and I would like to know on what you intend to spend another $21 million?

Here we had an airport that was perhaps crowded but was operating in the black and now we have an airport that is operating in the red on an operations basis and we are going ahead spending another $21.815 million on it. I am not going to talk about airport number two at this point because I am really only interested in airport one at this point. I would like to know what are you fellows doing here? You have built a new terminal, you have increased the traffic and now you are going in the hole on it and it strikes me that your losses are probably attributable to the new terminal number two and I would like to know just to what extent these losses or these costs are attributable to that convenience, satisfying, comfortable, decent, well-designed terminal?

Mr. MacGougan: The first part of your question, I think Mr. Chairman, had to do with what facilities are being planned for next year.

Mr. Blenkarn: Right.

Mr. MacGougan: It might be that the committee would like to take a look at these. I am sure they are listed in the details of your estimates, or should be, if I can find the page.

Mr. Blenkarn: Yes, the page is 27-40.

Mr. MacGougan: Perhaps you can find it right. Those are the details there, Mr. Blenkarn, I do not know whether . . .

[*Interprétation*]

M. Blenkarn: Mais l'intérêt sur ces prêts est-il mis au compte de l'exploitation et de l'entretien ou au compte du capital?

M. MacGougan: C'est un peu les deux. Dans le cas des fonds qui sont des fonds d'immobilisation et qui sont dépensés pour un projet où il n'est pas question d'exploitation, l'intérêt qui s'applique à ce prêt ou à ce financement est capitalisé.

M. Blenkarn: Très bien.

M. MacGougan:: Une fois qu'on se sert de cet argent, l'amortissement est mis au compte . . .

M. Blenkarn: Au compte d'entretien.

M. MacGougan: . . . au compte d'entretien, et cela comprend l'amortissement sur le coût de l'intérêt.

M. Blenkarn: Oui.

M. MacGougan: En ce qui concerne la deuxième partie de votre question, l'intérêt est chargé sur les fonds que vous mettriez peut-être au compte d'entretien, mais, de façon générale, nous recevons assez d'argent liquide de l'ensemble de nos opérations pour éviter ce genre de situation.

M. Blenkarn: Je pense que ces chiffres traduisent mal les frais de location que vous chargez, et cela s'explique peut-être par votre attitude favorable à l'égard des lignes aériennes. Deuxièmement, ces chiffres témoignent peut-être du peu de justification qu'il y avait à construire l'Aérogare II. Ce qui me préoccupe le plus est la prévision de 21,815 millions de dollars aux fins de construction ou d'acquisition, et j'aimerais savoir comment vous dépenserez ces 21 millions de dollars. Je suppose qu'il n'y aura pas de nouvelles acquisitions.

Dans ce cas particulier, nous avions un aéroport où il y avait peut-être trop de trafic, mais il fonctionnait et réalisait des bénéfices. A l'heure qu'il est, il y a un déficit du côté de l'exploitation, et nous allons y consacrer 21,815 millions de dollars de plus. Je ne vais pas parler de l'aéroport numéro 2, puisqu'il n'y a que l'aéroport numéro 1 qui m'intéresse. J'aimerais savoir ce que vous faites, vous? Vous avez construit une nouvelle aérogare, vous avez augmenté le trafic et maintenant vous subissez des pertes. Je suis enclin à croire qu'on peut attribuer vos pertes à la nouvelle aérogare numéro 2, et j'aimerais savoir jusqu'à quel point ces pertes ou ces frais peuvent être attribués à cette nouvelle aérogare, tout confortable, bien dessinée et satisfaisante qu'elle soit.

M. MacGougan: La première partie de votre question, si je comprends bien, concerne les installations qu'on projette de construire l'an prochain.

M. Blenkarn: C'est exact.

M. MacGougan: Il se peut que le comité aimerait les examiner de près. Je suis sûr qu'elles figurent dans vos prévisions. Elles devraient être là, de toute façon. Je n'arrive pas à trouver la page.

M. Blenkarn: C'est à la page 27-41.

M. MacGougan: Oui, tous les détails y sont, mais je ne sais pas si . . .

[*Text*]

Mr. Blenkarn: Yes. You are proposing to spend $14 million on Air Terminal Building No. 2 stage 3 and your previous estimate was $13.129 million. I presume you add both of those together to get the total cost of the extension, is that correct?

Mr. MacGougan: Right.

Mr. Blenkarn: Is that the total cost of the extension?

Mr. MacGougan: Yes, the Currently Estimated Total Cost in that second column, Mr. Chairman.

Mr. Blenkarn: Was the increase in the previous estimate the result of increases in the . . .

Mr. MacGougan: Well, there could be a number of reasons.

Mr. Blenkarn: Is that building costs?

Mr. MacGougan: Not necessarily, Mr. Chairman.

Mr. Blenkarn: Is the total cost of the building addition going to be $14 million?

Mr. MacGougan: That is correct.

Mr. Blenkarn: And not the $13 million? You do not add the two together? Just the one.

Mr. MacGougan: Oh, no. One is basically I believe, Mr. Chairman, what would have been indicated either in last year's estimates, for example, if that is applicable or, in any event, what may have been displayed at some earlier point to either Parliament or the committee or Treasury Board.

• 1720

Mr. Blenkarn: You mentioned higher depreciation costs. The other day I was in a cute little device where you walk in and you sit down and it is called a—I do not know—a loading ramp of some kind, a mobile bus or whatever. What do you call those things?

Mr. Marchand (Langelier): A mobile lounge.

Mr. Blenkarn: A mobile lounge. It moved me from Gate 81 to Gate 97. I could have walked from Gate 81 to Gate 97 . . .

Mr. Marchand (Langelier): Why did you not?

Mr. Blenkarn: It loaded me on the airplane at Gate 97 because they did not want to let people walk across, oh, from here to John Diefenbaker's picture, and climb on the airplane.

I would like to know what the costs of those units are. Why have we acquired them in the first place? Why cannot we let persons walk to their aircraft the same as they do at Ottawa here?

Mr. Marchand (Langelier): The problem of security I presume.

[*Interpretation*]

M. Blenkarn: Vous proposez de dépenser 14 millions de dollars pour l'Aérogare numéro 2, phase 3, et vos prévisions antérieures étaient de 13,129 millions de dollars. Je suppose que vous ajoutez ces deux chiffres-là afin d'arriver au coût total de l'extension, n'est-ce pas?

M. MacGougan: C'est exact.

M. Blenkarn: Cela représente-t-il le coût total de l'extension?

M. MacGougan: Oui, le coût total estimatif courant figure à la deuxième colonne.

M. Blenkarn: Cette augmentation dans les prévisions antérieures a-t-elle résulté de . . .

M. MacGougan: Il y a plusieurs raisons.

M. Blenkarn: S'agit-il du coût de construction?

M. MacGougan: Pas nécessairement.

M. Blenkarn: Le coût total de la construction additionnelle serait-il 14 millions de dollars?

M. MacGougan: C'est exact.

M. Blenkarn: Ce n'est pas 13 millions? Vous ne les additionnez pas?

M. MacGougan: Non. Un des chiffres est celui qui aurait été indiqué soit dans les prévisions de l'an dernier, si cela est applicable, soit dans des chiffres qui auraient été présentés antérieurement à la Chambre, au Comité ou au Conseil du Trésor.

M. Blenkarn: Vous avez parlé des frais d'amortissement très élevés. L'autre jour j'étais monté sur une jolie petite installation où l'on peut soit marcher, soit s'y asseoir et qu'on appelle présumément une rampe de chargement d'un certain type, un autobus mobile. Le nom exact m'échappe. Comment appelez-vous ces installations?

M. Marchand (Langelier): Une promenade mobile.

M. Blenkarn: Une promenade mobile. Elle m'a acheminé depuis la porte 81 jusqu'à la porte 97. J'aurais pu parcourir cette distance en marchant.

M. Marchand (Langelier): Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Blenkarn: Je suis embarqué sur cette promenade mobile qui m'a amené à l'avion à la porte 97, parce qu'on ne voulait pas laisser les gens parcourir cette distance avant d'embarquer dans l'avion, en marchant, disons, une distance se comparant du portrait de John Diefenbaker jusqu'ici.

J'aimerais connaître le coût de ces unités. Pourquoi les avons-nous achetées au départ? Pourquoi ne pas permettre aux personnes de marcher jusqu'à l'avion comme on le fait à Ottawa?

M. Marchand (Langelier): Question de sécurité, je présume.

[*Texte*]

Mr. Winsor: Mr. Chairman, Eric Winsor.

The Chairman: Go ahead, Mr. Winsor.

Mr. Winsor: Mr. Blenkarn, the costs of the mobile lounges are approximately $400,000.

Mr. Blenkarn: Each?

Mr. Winsor: That is the capital cost for each lounge. I might say that we are not operating the mobile lounges at Malton. They are being operated and maintained by Air Canada. The mobile lounges are rented to Air Canada, maintained, and operated under an agreement.

Mr. Blenkarn: All right. What do you rent them for? What does Air Canada pay you for rent for them?

Mr. Winsor: Oh gee, my memory, I am afraid, is not that good.

Mr. Blenkarn: Could you provide us with that?

Mr. Winsor: I could get that information for you, yes.

The Chairman: Mr. Blenkarn, your questions are very interesting, but I am sorry you are over . . .

Mr. Blenkarn: I think the financial problems of the department are rather important.

The Chairman: I believe so too, and I do not want to in any way . . .

Mr. Blenkarn: And Air Canada.

The Chairman: . . . limit your scope, but I would like to wind up at 5.30 p.m. I have Mr. Stewart standing by and we have a Steering Committee meeting in this room from 5.30 to 6.00 p.m.

Go ahead Mr. Stewart.

Mr. Stewart (Marquette): Thank you, Mr. Chairman.

My questions pertain to the air service for Western Manitoba, namely Brandon. It was not too many years ago that the Department of Transport built a new terminal at the Brandon airport, which we were very happy about. The only unfortunate part now, as you know, is that we have no regular air service to use this terminal.

Earlier this month, Transair made formal application to the CTC to implement a Class 1 jet service between Toronto, Brandon, Regina, and Prince Albert. When Mr. Benson was here before the Committee, I had the opportunity to question him. Mr. Minister, have there been any consultations between yourself and the CTC on this application of Transair?

Mr. Marchand (Langelier): No, there was no consultation with me. I do not know if there was inside the department, but not with me. I had discussions with Mr. Schreyer and Mr. Evans on this, but not with CTC.

Mr. Stoner: Normally when a case is before the CTC as a court of record, there really is not a discussion while the application is, if you will, *sub judice*.

[*Interprétation*]

M. Winsor: Monsieur le président, Eric Winsor.

Le président: Allez-y, monsieur Winsor.

M. Winsor: Monsieur Blenkarn, le prix de ces promenades mobiles frise les $400,000.

M. Blenkarn: Chacune?

M. Winsor: C'est l'immobilisation nécessaire pour chaque promenade. J'ajouterai que nous n'assumons pas le fonctionnement des promenades mobiles à Malton. Cette fonction et celle du maintien sont assumées par Air Canada. Les promenades mobiles sont louées à Air Canada et l'entretien et le fonctionnement se font en vertu d'une entente.

M. Blenkarn: Bon. Quelle somme est affectée à la location? Que vous donne Air Canada sous forme de paiement pour la location de ces unités?

M. Winsor: Je crains bien que ma mémoire ne soit pas très fidèle.

M. Blenkarn: Vous pourriez me donner ces chiffres?

M. Winsor: Assurément.

Le président: Monsieur Blenkarn, vos questions sont fort intéressantes, mais je regrette de vous dire que . . .

M. Blenkarn: A mon sens, les problèmes financiers du ministère sont fort importants.

Le président: Je suis du même avis et je ne voudrais d'aucune façon . . .

M. Blenkarn: Et Air Canada.

Le président: . . . restreindre la portée de vos questions, mais j'aimerais quand même ajourner à 17 h 30. M. Stewart attend et la réunion du comité directeur se fera de 5 h 30 à 6 h 30.

Allez-y monsieur Stewart.

M. Stewart (Marquette): Je vous remercie, monsieur le président.

Mes questions se rapportent aux services aériens dans l'ouest du Manitoba, notamment à Brandon. Il n'y a pas déjà si longtemps que le ministère des Transports construisait une nouvelle aérogare à l'aéroport de Brandon, dont nous sommes tous fiers. La seule tache au tableau, comme vous le savez, c'est que nous n'avons pas de service aérien régulier qui permette l'utilisation de ce terminus.

Au début du mois, TransAir a formulé une demande officielle à la CCT visant la mise en vigueur du service de jet de première classe entre Toronto, Brandon, Regina et Prince-Albert. Quand M. Benson a comparu devant le Comité, j'ai eu l'occasion de l'interroger. Monsieur le ministre, y a-t-il eu consultation entre vous et la CCT à propos de la demande de TransAir?

M. Marchand (Langelier): Non, personne ne m'a consulté. Je ne sais pas s'il y a eu consultation au sein du ministère, mais certainement pas avec moi. J'ai discuté de la chose avec M. Schreyer et M. Evans, mais pas avec la CCT.

M. Stoner: D'ordinaire, quand l'affaire est soumise à la CCT à titre de cour d'archives, il n'y a vraiment pas de discussion quand la demande est pour ainsi dire une affaire pendante.

[*Text*]

Mr. Stewart (Marquette): Mr. Minister, do you not make recommendations to the CTC on areas of the country where there is no air service? Where there has been a formal application made, do you make recommendations to the CTC?

Mr. Marchand (Langelier): I usually do not. If there is an application to drop a service, there is an appeal to the Cabinet. Of course, I have to discuss that and we can reverse the decision of the CTC.

When they make a new application for a service that does not exist, the CTC—is it usual for the CTC to consult us? They never consulted me, anyhow.

Mr. Stoner: I think I can add to that, Mr. Minister. The government have issued, from time to time, statements of policy, for example, respecting broad areas, international air service, regional policy, and there was a question earlier about definition of a new policy for third carriers. It is within that policy framework, then, that the CTC deals with individual applications. The Minister, following the results of the CTC finding, has various avenues that he can deal with things, either by appeals or requesting a review by the CTC or even indeed overriding their decision.

• 1725

Mr. Stewart (Marquette): In the case of this application of Transair that is before the CTC at the present time, you have had delegations meet with you from Manitoba, Western Manitoba, you have had discussions, you say now, with the provincial government. I would like to ask you, then, Mr. Minister, for the record, what is your policy on this application and how do you feel about the application of Transair to supply this much needed air service to Western Manitoba?

Mr. Marchand (Langelier): I must confess that I have not studied this application. The only cases I have discussed were with Mr. Schreyer and Mr. Evans on the Yorkton and Dauphin service. As far as Brandon and Winnipeg are concerned, this was off but there was no application to replace this service because they thought the bus service or train service was good enough.

On the other one I was never consulted and I did not discuss it with anybody.

Mr. Stewart (Marquette): Do I understand you to say that when Mr. Schreyer and Mr. Evans were here they did not discuss the application?

Mr. Marchand (Langelier): No, not with me. I do not say that they have not discussed it with somebody else.

Mr. Stewart (Marquette): With your department then?

Mr. Marchand (Langelier): Pardon me?

Mr. Stewart (Marquette): Have there been recent discussions with your Department in the last month?

Mr. Marchand (Langelier): Oh, yes. I had discussions a couple of weeks ago with Mr. Schreyer on this.

[*Interpretation*]

M. Stewart (Marquette): Monsieur le ministre, ne présentez-vous pas des recommendations à la CCT au sujet des régions qui n'ont pas de service aérien? Quand on a formulé une demande officielle, présentez-vous des recommandations à la CCT?

M. Marchand (Langelier): Je ne le fais pas d'habitude. Si l'on fait une demande d'abandon de service, on interjette appel auprès du Cabinet. Bien sûr, je discute de la question, si bien que l'on peut changer la décision de la CCT.

Quand on présente une nouvelle demande à l'égard d'un service qui n'existe pas, la CCT ... Est-ce que la CCT a l'habitude de nous consulter? Elle ne m'a jamais consulté, moi.

M. Stoner: Qu'il me soit permis d'ajouter ce détail, monsieur le ministre. Le gouvernement a émis de temps à autre des déclarations de principes concernant des domaines fort étendus, le service aérien international, la politique régionale, et on a parlé plus tôt de la définition d'une politique nouvelle touchant un troisième transporteur. C'est dans le cadre de cette politique que la CCT analyse chaque demande. Le ministre, suite aux résultats constatés par la CCT, a plusieurs moyens qui lui permettent de régler les cas, soit en interjetant appel, soit en exigeant que la CCT effectue une révision, soit encore en renversant complètement sa décision.

M. Stewart (Marquette): Dans le cas de la demande de Transair dont est saisie la CCT à l'heure actuelle, les délégations du Manitoba et l'ouest du Manitoba vous ont rencontré. Maintenant, vous nous dites que vous avez discuté avec le gouvernement provincial. Qu'il me soit permis de vous demander, monsieur le ministre, et que cela soit versé au dossier, quelle est votre politique concernant cette demande et quels sont vos sentiments à propos de la demande de Transair de fournir ce service aérien dont l'ouest du Manitoba a tant besoin?

M. Marchand (Langelier): J'avoue que je n'ai pas étudié cette demande. Les seuls cas que j'ai discutés avec M. Schreyer et M. Evans se rapportaient au service de Yorkton et Dauphin. Pour ce qui est de Brandon et de Winnipeg cela a été rayé, mais il n'y avait pas de demande visant à remplacer ce service, car on estimait que le service d'autobus ou de chemin de fer était suffisant.

Quant à l'autre question, on ne m'a jamais consulté et je n'en ai jamais discuté avec personne.

M. Stewart (Marquette): Vous ai-je bien saisi? Vous dites que lors de leur visite ici, M. Schreyer et M. Evans n'ont jamais parlé de la demande?

M. Marchand (Langelier): Jamais avec moi. Je ne dis pas qu'il n'en n'ont pas discuté avec quelqu'un d'autre.

M. Stewart (Marquette): Avec votre ministère alors?

M. Marchand (Langelier): Vous dites?

M. Stewart (Marquette): Y a-t-il eu des discussions récentes avec votre ministère depuis un mois?

M. Marchand (Langelier): Oui. M. Schreyer et moi avons eu des discussions il y a quelques semaines à ce propos.

[*Texte*]

Mr. Stoner: The discussions, Mr. Minister, were as you say on the . . .

Mr. Marchand (Langelier): On Yorkton, on the Dauphin . . .

Mr. Stoner: . . . on the short-haul system.

Mr. Marchand (Langelier): Yes.

Mr. Stoner: With respect to the longer service, there is an application before the CTC and I am sure that views have been made known there. I might add that—you may recall, Mr. Minister—when you met with Premier Schreyer and with others, you did ask, following that meeting, Air Canada to speak to the provinces to look at the possibility of Air Canada working out some kind of arrangements with the carriers there, similar to what was done in Northern Ontario.

Mr. Marchand (Langelier): But not in relation to the route which was mentioned, from Regina, Brandon and Toronto. This I have not discussed.

Mr. Stoner: No, and that is before the CTC; it is in *sub judice*.

Mr. Marchand (Langelier): Yes, it is before the CTC and it is not usual for me to go before the CTC and say, "I think you should agree with the application."

Mr. Stewart (Marquette): On a point of clarification, I maybe lost you somewhere on this point. Premier Schreyer and his minister, Mr. Evans, on their recent trip to Ottawa this month did not discuss the application of Transair to supply air service.

Mr. Marchand (Langelier): He mentioned to me that there was an application to the CTC. I do not say that they have not intervened with the CTC; this is something different. They knew quite well that it was useless to discuss that with me because I am not the one who grants the licences in this. I cannot say whether they have intervened with the CTC in support or against; this I do not know. However, they mentioned at one moment that this application was filed with the CTC.

Mr. Stewart (Marquette): At present then, as Minister of Transport, what is your policy on an application of this type by Transair to supply this service to Western Manitoba and Central Saskatchewan?

Mr. Marchand (Langelier): This is the kind of policy that the CTC makes. We make the general policy. Oh yes; this is the way it is. I regret but I can state publicly that maybe it would be a good thing to say that, but I think the CTC would not like that because they would say it is a political intervention in a matter which is under the jurisdiction of the CTC. I have no personal opinion; I have an opinion only on the short haul that was discussed with me at a policy level because there the problem was not a problem of granting a licence but to know if we could have a service, say, of the kind that we are experimenting with between Ottawa and Montreal and for Yorkton and Dauphin. This is an entirely different thing, so I do not have an opinion on this and I am not required to have it. Not only that but they would be reluctant if I expressed an opinion on this.

[*Interprétation*]

M. Stoner: Les discussions, monsieur le ministre, portaient, comme vous le dites sur . . .

M. Marchand (Langelier): Sur Yorkton et Dauphin . . .

M. Stoner: . . . sur les transports effectués sur de petits parcours.

M. Marchand (Langelier): Oui.

M. Stoner: En ce qui concerne les transports de grands parcours la Société est saisie d'une demande et je suis persuadé qu'on a fait valoir ce point de vue là-bas. Qu'il me soit permis d'ajouter, et vous vous en souviendrez sûrement, monsieur le ministre, que lorsque vous avez rencontré le premier ministre Schreyer en compagnie d'autres dignitaires, vous avez demandé à Air Canada, suite à la réunion, de s'adresser aux provinces en vue de la possibilité qu'Air Canada élabore certaines ententes avec les transporteurs, ententes qui resembleraient fort à celles conclues dans le nord de l'Ontario.

M. Marchand (Langelier): Mais pas en rapport avec la route mentionnée, soit depuis Regina, Brandon et Toronto. Je n'ai pas parlé de cela.

M. Stoner: Non et cette demande a été présentée à la CCT; c'est une affaire pendante.

M. Marchand (Langelier): Oui la CCT en est saisie, et je n'ai pas l'habitude de me rendre devant cette commission pour lui demander d'appuyer la demande.

M. Stewart (Marquette): J'aimerais avoir des précisions, car je pense ne pas avoir très bien saisi cet argument. Le premier ministre Schreyer et son ministre M. Evans, lors de leur récent voyage à Ottawa, ce mois-ci, n'ont pas discuté de la demande de Transair visant à assurer le service aérien?

M. Marchand (Langelier): Il m'a fait mention d'une demande de la CCT. Je ne dis pas qu'ils n'ont pas fait une intervention auprès de la CCT. Ça, c'est une autre chose. Ces personnes savaient pertinemment qu'il était inutile de discuter de cette affaire avec moi, car il ne m'appartient pas de délivrer les permis dans cette affaire. Je ne puis donc pas vous dire s'ils sont intervenus auprès de la CCT pour appuyer ou rejeter ces propositions. Vraiment, je ne le sais pas. Toutefois, ils ont mentionné à un moment donné qu'une demande avait été déposée auprès de la CCT.

M. Stewart (Marquette): A l'heure actuelle, monsieur le ministre des Transports, quelle est votre politique concernant une demande du type Transair de fournir un service dans l'Ouest du Manitoba ou au centre de la Saskatchewan?

M. Marchand (Langelier): C'est le genre de politique établie par la CCT. Nous élaborons la politique générale. C'est de cette façon que les choses se passent. Je le regrette, mais je puis déclarer publiquement que ce serait peut-être une chose souhaitable, mais à mon sens, cela déplairait à la CCT qui verrait dans cette initiative une intervention d'ordre politique dans une question qui relève directement de sa compétence. Je n'ai pas d'opinion personnelle à ce sujet, je puis uniquement me prononcer sur les transports sur de courtes distances qui ont fait l'objet d'une discussion avec moi à un niveau de politique, car ici, il ne s'agissait pas de délivrer un permis mais de savoir si nous pouvions obtenir un service du type que nous expérimentons entre Ottawa et Montréal et pour Yorkton et Dauphin. Voilà donc un élément tout autre, si bien que je n'ai pas d'opinion à cet égard et n'ai pas besoin d'en avoir une, d'ailleurs. Non seulement n'y suis-je pas tenu mais les

[*Text*]

Mr. Stewart (Marquette): I am surprised to hear this from you.

Mr. Marchand (Langelier): I am surprised, too, and I am blamed for all this, but I know darn well it is not under my jurisdiction.

The Chairman: It is 5.30. I would like to think we could adjourn and get on to the steering committee meeting.

I can assure you, Mr. Stewart, that when we have the Minister or the department again before us you could proceed.

Mr. Stewart (Marquette): This is fine if you will give me priority next time the Minister appears.

Mr. Mackasey: Mr. Stewart, through you, Mr. Chairman, how much more time do you think you need or are entitled to?

The Chairman: I think Mr. Stewart has another two minutes.

Mr. Mackasey: What does Mr. Stewart think he needs?

Mr. Stewart (Marquette): Well, I was not getting that far, so I do not think . . .

The Chairman: Gentlemen, Mr. Stoner has some replies to questions put by Mr. McCain and I think he has some answers to questions put by Mr. Mazankowski. Perhaps they should go on the record now. Mr. Stoner.

Mr. Stoner: Thank you, Mr. Chairman. I might just read this into the record.

With respect to the WEOC contracts, Mr. Mazankowski, that you enquired about, the total amount for the two contracts is $460,000—$260,000 for the pricing study, $200,-000 for the roadbed study. The principle of the payment which you enquired about was (a) progressive payments based on time and (b) a final instalment upon receipt of the final accepted report.

You asked about the firm . . .

Mr. Mazankowski: What are the figures?

Mr. Stoner: Progressive payments. I do not have the exact amounts of the payments, but it is a formula for progressive payments based on time and then final instalment on receipt of the reports, but this would be based on the study being completed this year and would be probably . . .

Mr. Marchand (Langelier): Will they be on time or on the amount of work done?

Mr. Stoner: The progressive payments are based on time and the final payment is based on the accepted report being brought in.

Mr. Mazankowski: Could you provide the information as to the amount of money that was paid upon the execution of the contract, what the progressive payments are per month and what the final payment will be?

[*Interpretation*]

personnes responsables m'en voudraient d'exprimer une opinion à cet égard.

M. Stewart (Marquette): Je suis fort étonné de vous entendre dire cela.

M. Marchand (Langelier): Moi aussi, je suis étonné, car on me blâme pour tout cela alors que je sais très bien, moi, que cela ne relève pas de ma juridiction.

Le président: Il est 5 h 30. J'aimerais que nous puissions nous ajourner, pour passer à la réunion du comité directeur.

Je vous assure, monsieur Stewart, que vous aurez l'occasion de continuer lorsque le ministre ou ses fonctionnaires comparaîtront à nouveau devant le Comité.

M. Stewart (Marquette): Je suis d'accord, à condition que vous me donniez la priorité lors de la prochaine comparution du ministre.

M. Mackasey: Je voudrais demander à M. Stewart, monsieur le président, combien de temps il lui faut, à combien il croit avoir droit?

Le président: Il me semble qu'il reste deux minutes de plus à M. Stewart.

M. Mackasey: Et de combien de temps M. Stewart croit-il avoir besoin?

M. Stewart (Marquette): Eh bien, je n'avance pas beaucoup, je ne pense donc pas que . . .

Le président: Messieurs, M. Stoner a quelques réponses aux questions posées par M. McCain, et je crois qu'il a aussi des réponses aux questions posées par M. Mazankowski. Peut-être ses réponses devraient-elles passer maintenant au procès-verbal. M. Stoner a la parole.

M. Stoner: Merci, monsieur le président. Je vais juste lire ceci pour que cela figure au procès-verbal.

Pour ce qui est des contrats WEOC, sur lesquels vous vouliez des renseignements, monsieur Mazankowski, le montant total pour les deux contrats est de $460,000, $260,-000 pour l'étude des prix, $200,000 pour l'étude des terrains des routes. En réponse à votre autre question, le principe du paiement prévoit d'abord, des paiements progressifs à termes, et deuxièmement, un paiement final une fois adopté et reçu le rapport final.

Vous vouliez des renseignements sur la firme . . .

M. Mazankowski: Quels sont les montants?

M. Stoner: Il s'agit de paiements progressifs. Je n'ai pas le montant exact des paiements, il s'agit d'une formule de paiements progressifs à termes, et ensuite d'un paiement final lorsque les rapports sont reçus, mais cela serait en fonction de l'étude qui doit être terminée cette année, et serait probablement . . .

M. Marchand (Langelier): Ces paiements seront-ils à termes, ou en fonction des étapes atteintes par les travaux?

M. Stoner: Les paiements progressifs doivent suivre un échéancier, et le paiement final doit suivre la réception du rapport approuvé.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous renseigner sur le montant qui a été payé lorsque les travaux ont été terminés, le montant par mois des paiements progressifs et le montant du paiement final?

[*Texte*]

Mr. Stoner: Yes, I can do that. I might just add on the other question you raised about the firms. There were approximately 25 firms requested to bid, approximately 11 bids received, six on the roadbed and four on the other. I think the rest of your question was with respect to the way in which these contracts were awarded after discussion first between the federal-provincial committee of officials and then eventually, after some consultation, by unanimous consent of the four ministers plus Mr. Marchand. On the estimated time of completion and the date, the pricing study is set for the end of September 1974, and the roadbed study for the end of November 1974.

Mr. Mazankowski: What was the cost sharing formula on this? I think Mr. Illing indicated that the costs were being shared between the federal and the provincial governments. Is that correct?

Mr. Stoner: My impression was seventy-five/twenty-five.

Mr. Marchand (Langelier): I think we offered seventy-five/twenty-five and they said no, half and half.

Mr. Illing: No, the actual cost-sharing agreement, Mr. Chairman, is two thirds federal one third provincial shared among the four provinces.

Mr. Stoner: The other question that was raised, I believe by Mr. McCain, dealt with whether or not there had been an Order in Council passed which would eliminate subsidy payments on movements of less than $10. This related to the set of recommendations dealing with the movements on the intra-regional subsidy. There were a number of recommendations that came forward from the federal-provincial committee. I am taking this from a document dated October 30, 1973. There were a number of recommdations of which this was one. The committee agreed that the whole range of their recommendations would be again reassessed within this current year, 1974, and that further recommendations would then be made by the committee to the government. That, I think, is the answer to the nature of the item you raised. To the precise question whether an Order in Council had been passed on this item, the answer is no, because they are awaiting further reports from the committee.

Mr. McCain: Will these reports be available to the Committee?

• 1735

Mr. Stoner: I can see no reason for these not being made available. We would like to consult, I think, with the provinces because this is a joint federal-provincial document. But, subject to my Minister's views . . .

Mr. Marchand (Langelier): I think the proper procedure is to ask the provinces if they have an objection to this.

Mr. Mackasey: Mr.Chairman, I know you want to get on to the steering committee, and I think the Ministry has promised to provide information to a lot of members because of questions put.

[*Interprétation*]

M. Stoner: Oui, je peux faire cela. Permettez-moi d'ajouter quelque chose sur votre autre question, au sujet des firmes. On a demandé des offres à environ 25 firmes, on en a reçues environ 11, dont 6 pour l'encaissement de la route et 4 pour les autres travaux. Vous vouliez savoir en outre, je crois, la façon dont ces contrats ont été octroyés après discussions d'abord entre le comité fédéral-provincial des fonctionnaires, et ensuite, après consultations, au moyen du consentement unanime des quatre ministres et de M. Marchand. Pour ce qui est du délai prévu pour la fin des travaux, et de la date, l'étude des prix doit être terminée à la fin de septembre 1974 et l'étude de l'encaissement des routes avant la fin de novembre 1974.

M. Mazankowski: Quelle était la formule de partage des coûts? Je crois que M. Illing a indiqué que les coûts devaient être partagés entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Cela est-il exact?

M. Stoner: J'ai l'impression que la proportion devait être de 75 à 25 p. 100.

M. Marchand (Langelier): Je crois que nous avons proposé 75 à 25 p. 100, et que les provinces ont dit non, qu'il fallait que ce soit moitié moitié.

M. Illing: Non, monsieur le président, en fait, l'accord sur le partage des coûts prévoit que le gouvernement fédéral paiera les deux tiers, et que l'autre tiers soit partagé entre les quatre provinces intéressées.

M. Stoner: C'est M. McCain, je crois, qui a posé une autre question pour savoir si on avait adopté un décret du conseil en vue d'éliminer le paiement de subventions pour des transactions de moins de $10. Ceci rejoignait les recommandations relatives aux transactions faites en vertu de la subvention interrégionale. Le comité fédéral-provincial avait soumis un certain nombre de recommandations. Je tire ceci d'un document du 30 octobre 1973. Il y a eu plusieurs recommandations, dont celle-ci. Le comité a convenu de réévaluer l'ensemble de leurs recommandations avant la fin de l'année en cours, c'est-à-dire de 1974, et que le comité soumettrait alors de nouvelles recommandations au gouvernement. Voilà, je crois, la meilleure réponse à votre question. Quant à la question précise de savoir si, oui ou non, on avait adopté un décret du conseil à ce sujet, la réponse est non, car on attend de recevoir de nouveaux rapports du comité.

M. McCain: Le Comité disposera-t-il d'exemplaires de ces rapports?

M. Stoner: Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas les avoir. Je pense qu'il serait souhaitable de consulter les provinces, parce qu'il s'agit d'un document commun fédéral-provincial, Mais, sous réserve de l'opinion du ministre . . .

M. Marchand (Langelier): La procédure à suivre, je pense, serait de demander aux provinces si elles ont une objection.

M. Mackasey: Monsieur le président, je sais que vous souhaitez réunir le comité directeur, et le ministre a promis à beaucoup de députés de leur procurer des renseignements en raison des questions qui sont posées.

[*Text*]

I would like to make a suggestion here while we have the full Committee, that the estimates be passed before the steering committee gets down to the question of travel. If this is not acceptable then I do not think we should curtail it, if people do not want to.

I would then suggest that possibly, in deference to the Minister, who does have a heavy load, that we make it clear that he is not needed for the next three or four meetings or whatever time you think you need.

The Chairman: Yes, the steering committee will take this into consideration, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, having said that, are we prepared to pass the estimates tonight?

Mr. McCain: How many meetings have we had just as a matter of curiosity?

The Chairman: You better ask Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Two and a half and then we had one today, which makes three and a half.

Mr. McCain: That is a little quick.

Mr. Mackasey: I only asked the question. I am not arguing the point. I just wanted to know.

Mr. Mazankowski: It is almost equal to the snow job that we have been getting from the railroads, Mr. Lang and some others.

The Chairman: Order, gentlemen. I do not think there is a consensus to pass all the estimates today, Mr. Mackasey. If you would like me to call out the votes, I can, but I do not think much progress would be made.

As I look at the calendar, if we have meetings every Tuesday and every Thursday between now and the end of May, we would have 10 meetings left.

Mr. Mackasey: Would the Committee be satisfied, Mr.Chairman, without the Minister's presence?

The Chairman: I am certain that we could not possibly expect the Minister to be here at all of those meetings. I think how many is a question for the steering committee. Certainly we want to satisfy Mr. Mazankowski as much as we can. We do not want to listen to his speeches again, as we did today.

Mr. Mazankowski: I think, Mr. Chairman, the Minister has indicated that a policy paper is going to be presented, at least he is quite confident that a policy paper will be presented, and the area of policy it is a matter that we, as a Committee, want to deal with. I think we have some assurance from the Minister in that regard. And that would certainly take the onus off the Minister in being present at all 10 future Committee meetings, . . .

Mr. Marchand (Langelier): I will come as much as I can.

Mr. Mazankowski: . . . since many of the questions that we are going to be posing to the witnesses are questions of a mechanical nature that deal specifically with branches of the Ministry of Transport and I do not believe the Minister necessarily must be here for every meeting. But I do think we would want the Minister back again on one or two occasions to answer questions that may crop up as a result of the examination that we have had.

[*Interpretation*]

Je voudrais suggérer, pendant que le Comité est au complet, que le budget soit adopté avan que le comité directeur passe à la question des déplacements. Si ce n'est pas possible, je ne pense pas que nous devrions les diminuer, si on ne le veut pas.

Nous devrions indiquer, par respect pour le ministre qui a beaucoup de travail, qu'il est évident que nous n'aurons pas besoin de lui pour les trois ou quatre réunions ou pour le temps que vous jugerez nécessaire.

Le président: Oui, le comité directeur va y songer, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, ceci dit, sommes-nous disposés à voter le budget ce soir?

M. McCain: J'aimerais savoir par curiosité combien de réunions nous avons eues.

Le président: Vous feriez mieux de demander à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Deux et demie plus celle d'aujourd'hui, ce qui fait trois et demie.

M. McCain: C'est un peu rapide.

M. Mackasey: Je n'ai posé qu'une question. Je ne discute pas. Je veux simplement savoir.

M. Mazankowski: Cela représente presque le travail de déneigement des chemins de fer, de M. Lang et d'autres.

Le président: A l'ordre, messieurs. Monsieur Mackasey, nous n'avons pas d'accord unanime pour voter tout le budget ce soir. Si vous voulez que nous passions aux voix, je peux le demander, mais celà ne nous avancera pas à grand-chose.

D'après le programme, si nous nous réunissons tous les mardis et tous les jeudis jusqu'à la fin de mai, il nous reste dix réunions.

M. Mackasey: Monsieur le président, le Comité peut-il travailler sans la présence du ministre?

Le président: Nous ne pouvons certainement pas demander au ministre d'être là à toutes nos réunions. Il reste au comité directeur à déterminer à combien. Nous souhaitons certainement donner à M. Mazankowski autant de satisfaction que possible. Nous ne voulons pas entendre de nouveau les discours qu'il nous a faits aujourd'hui.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le ministre a indiqué qu'un document de politiques va être présenté, ou du moins il le croit fermement, et les questions de politiques intéressent le Comité. Le ministre nous a donné des assurances à cet égard. Et nous allons certainement éviter au ministre la responsabilité d'être présent au dix prochaines réunions du Comité . . .

M. Marchand (Langelier): Je viendrai aussi souvent que je le pourrai.

M. Mazankowski: . . . puisqu'un bon nombre des questions que nous allons poser au témoin seront d'ordre technique et relèveront précisément du ministère des Transports. Je ne pense pas que le ministre doit être là forcément à toutes les réunions. Mais il faudrait, je crois, que le ministre revienne une ou deux fois pour répondre aux questions qui pourront s'accumuler par suite de l'étude que nous aurons faite.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: So that there is no future dispute, and there never is for some reason between the two of us, Mr. Chairman, I am sure we do not want to leave the inference that the passage of the estimates will be done after the policy paper the Minister alluded to comes before this Committee. These are two separate items.

The Chairman: The estimates have to be passed by May 30. The Minister may or may not produce his policy paper by May 30.

Mr. Mackasey: The Minister's gesture in suggesting that he is to bring the policy paper to the Committee before first reading is something that we should applaud, but there is no need for him to do it normally, nor is there any precedent. He is doing it and I think it is a very positive step on his part. This is why I was hoping that we may have been able to reciprocate and pass his estimates, since what we are really interested in is the future, which is policy and the right to travel in order that we can determine whether the policy makes any sense. That is all.

The Chairman: I should point out, Mr. Mackasey, before the Committee adjourns that it has been the policy of this Committee in the past, and the duty of this Committee in the past, to also consider the Post Office estimates and the Communications Department estimates. Those two also have to be worked in this 10 days. So this is what the steering committee will be looking at.

Mr. Mackasey: In other words, the policy paper is independent of what is going on at the moment.

The Chairman: Exactly.

Mr. Mackasey: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do I hear a motion for adjournment?

An hon. Member: I so move.

• 1740

Vote 1 allowed to stand.

The Chairman: We adjourn to the call of the Chair. I would like those members of the steering committee including you, Mr. Rose, from your party, to stay right here.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Afin qu'il n'y ait pas de conflit à l'avenir, et qu'il n'y en ait jamais de motif entre nous, monsieur le président, nous ne voudrons certainement pas laisser entendre que le vote du budget aura lieu après que le Comité aura étudié le document de politiques auquel a fait allusion le ministre. Il s'agit de deux choses différentes.

Le président: Le budget doit être voté avant le 30 mai. Le ministre peut présenter ou ne pas présenter ce document avant cette date.

M. Mackasey: Nous devons applaudir à l'offre du ministre de présenter ce document au Comité avant la première lecture, mais normalement, il n'est pas dans l'obligation de le faire, et il n'y pas de précédent à cet effet. Il le fait cependant, et il s'agit d'un geste très positif de sa part. C'est pourquoi j'espérais que nous pourrions lui rendre la pareille en votant le budget, puisque ce qui l'intéresse vraiment, c'est l'avenir, la politique et le droit de nous déplacer pour vérifier si cette politique est justifiée. C'est tout.

Le président: Avant que nous levions la séance, monsieur Mackasey, je préciserai que par le passé, notre Comité a eu comme politique et comme mandat d'étudier également le budget du ministère des Postes et du ministère des Communications. Ceux-ci doivent également être étudiés au cours de nos dix séances. C'est donc ce que va étudier le comité directeur.

M. Mackasey: Autrement dit, ce document de politiques n'a rien à voir avec notre ordre du jour.

Le président: Exactement.

M. Mackasey: Merci, monsieur le président.

Le président: Quelqu'un propose-t-il l'ajournement?

Une voix: Oui.

Le Crédit 1 est réservé.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvel ordre. J'aimerais rappeler aux membres du comité directeur, y compris M. Rose, du Parti néo-démocrate, que notre réunion commence tout de suite dans cette pièce.

Government
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Tuesday, April 30, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le mardi 30 avril 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—
Department of Transport

CONCERNANT:

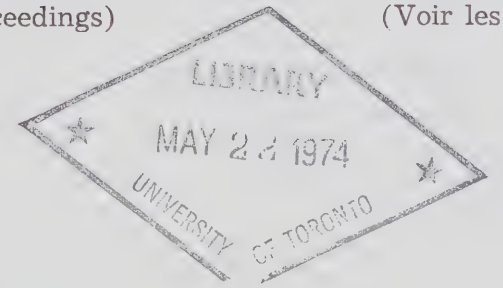
Budget des dépenses 1974-1975—
Ministère des Transports

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)



Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

27379—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman: Mr. Les Benjamin

Messrs.

Blaker
Blenkarn
Blouin
Campbell
Carter
Godin
Guay (*St. Boniface*)
Loiselle
Mackasey
Masniuk
Mazankowski
McCain
McRae
Ritchie
Rose
Stewart (*Marquette*)
Turner
(*London-East*)—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to S.O. 65(4)(*b*)—

Mr. Loiselle replaced Mr. Stewart (*Cochrane*) on April 30, 1974.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président: M. Les Benjamin

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement—

M. Loiselle remplace M. Stewart (*Cochrane*) le 30 avril 1974.

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 30, 1974

(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:45 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Blaker, Campbell, Guay (*St. Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, Mazankowski, McRae, Ritchie, Turner (*London East*).

Other Members present: Messrs. Ellis, MacKay.

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. O. G. Stoner, Deputy Minister; Mr. E. Winsor, Director General, Airports and Construction Services; Mr. B. Baribeau, General Manager, New Montreal International Airport Project; Mr. Denis Pratt, Project Manager S.T.O.L., Mr. W. M. McLeish, Director General, Civil Aeronautics; Mr. M. Hagglund, Administrator, Arctic Transportation Agency.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman referred to a Subcommittee meeting dealing with future meetings of the Committee.

The Chairman called Vote 1—*Headquarters Program—Program Expenditures of the Ministry of Transport.*

The witnesses answered questions.

Vote 1 was allowed to stand.

At 11:10 a.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Thursday, May 2nd, 1974.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 AVRIL 1974

(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Blaker, Campbell, Guay (*Saint-Boniface*), Horner (*Crowfoot*), Loiselle, Mackasey, Mazankowski, McRae, Ritchie, Turner (*London-Est*).

Autres députés présents: MM. Ellis et MacKay.

Témoins: Du ministère des Transports: M. O. G. Stoner, sous-ministre; M. E. Winsor, directeur général, services des aéroports et de la construction; M. B. Baribeau, administrateur général, Projet du nouvel aéroport international de Montréal; M. Denis Pratt, administrateur du projet S.T.O.L.; M. W. M. McLeish, directeur général, aéronautique civile; M. M. Hagglund, administrateur, Agence de transport de l'Arctique.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974, portant sur le budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1975 (*Voir procès-verbal du jeudi 28 mars 1974, fascicule nº 1*).

Le président se réfère à une séance du sous-comité traitant des prochaines séances du Comité.

Le président met en délibération le crédit 1—*Programme de l'administration centrale—Dépenses du programme du ministère des Transports.*

Les témoins répondent aux questions.

Le crédit 1 est réservé.

A 11 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 2 mai 1974, à 15 h 30.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, April 30, 1974.

• 0946

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, while we may not have a quorum, I see we have enough to begin.

We have the ministry with us. Mr. Stoner, the Deputy Minister assured me before the Committee members arrived that the Minister would attempt to be here, but now he tells me that he is tied up and may not be able to make it this morning. We have this room until 11 o'clock or shortly after. I might give you some idea, before we begin, as to what the agenda is for the coming months.

On Thursday, May 2, 3.30 p.m. we hope to have the National Harbours Board before the Committee. In the subsequent weeks, we will attempt to have the Post Office Department and the Minister; one meeting with the Department of Communications; one meeting with the St. Lawrence Seaway authorities; two meetings with the CPR and two meetings with the CNR regarding subsidies received on passenger and rail lines. We have contacted the CPR and as yet have received no official agreement to come or not to come, but we are working on it.

We shall proceed now with Vote 1 of the Ministry of Transport. Mr. Stoner is on my immediate right and he will be, perhaps, the chief one to answer your questions, but he has a number of assistants here to whom he can relay the questions if they deal with certain aspects of the department on which they are better informed.

The meeting is now open for questions.

Ministry of Transport
Headquarters Program
Vote 1—Headquarters—Program expenditures—
$16,861,000

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, could Mr. Stoner bring us up to date on the status of the bilateral agreement with the United States? Has the agreement been formally ratified and if not, why not? Could you bring the Committee up to date on the whole matter of the air routes?

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Ministry of Transport): Mr. Chairman, the agreement has been confirmed by the Canadian Cabinet and has been approved by the President, which is all that is required in the United States since it is an executive agreement. Arrangements are in hand for the signing of it, and unless something comes unstuck, I understand that it is going to be signed during the first week of May.

Mr. Mazankowski: During the first week of May?

Mr. Stoner: Yes, sir. I understood the tentative date was May 6. This was still subject to a certain amount of coming and going on the American side as to the availability

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 30 avril 1974.

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, bien que nous n'ayons pas quorum, nous sommes assez nombreux pour commencer.

Le ministère est représenté dans la personne de M. Stoner, sous-ministre, qui m'a assuré, avant l'arrivée des membres du Comité, que le ministre s'efforcerait de venir mais qui m'apprend maintenant qu'il a été retenu et ne pourra probablement pas se présenter ce matin. Nous disposons de cette pièce jusqu'à 11 h. 00 ou un peu après et j'aimerais, avant de commencer les délibérations, vous informer de l'ordre du jour d'ici quelques mois.

Le jeudi 2 mai à 15 h. 30, nous espérons entendre le Conseil des ports nationaux. Au cours des semaines suivantes, nous nous efforcerons d'entendre le ministre des Postes et ses fonctionnaires; nous prévoyons une séance avec le ministère des Communications, une avec l'administration de la Voie Maritime du Saint-Laurent, deux avec le CP et deux avec le CN pour débattre la question des subventions obtenues pour le service voyageur par chemin de fer. Nous avons communiqué avec les autorités du CP et nous n'en sommes pas encore venus à un accord définitif et ne sommes pas certain si oui ou non ces autorités se présenteront mais nous cherchons à obtenir leur témoignage.

Nous allons maintenant mettre en délibération le crédit 1 du ministère des Transports. M. Stoner est immédiatement à ma droite et répondra probablement à la plupart de vos questions, mais il est accompagné d'un bon nombre de ses adjoints qui vous informeront des autres aspects particuliers de leur domaine de compétence au sein du ministère. Le champ est maintenant ouvert aux questions.

Ministère des Transports.
Programme de l'administration centrale.
Crédit 1—Administration centrale.
Dépenses du programme—$16,861,000.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, est-ce que M. Stoner pourrait nous mettre au courant de la situation concernant l'accord bilatéral avec les États-Unis? Est-ce que cet accord a été officiellement ratifié; si non, pourquoi ne l'a-t-il pas été? Pourriez-vous nous renseigner complètement au sujet des voies aériennes?

M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports): Monsieur le président, l'accord a été ratifié par le cabinet canadien et approuvé par le président, et c'est tout ce qu'il faut aux États-Unis que cette approbation du chef de l'exécutif. Tout est prêt pour y apposer les signatures, et, à moins d'un imprévu, je crois comprendre que l'accord sera signé au cours de la prochaine semaine de mai.

Mr. Mazankowski: Durant la première semaine de mai?

M. Stoner: Oui, monsieur. Il me semble qu'on a mentionné la date approximative du 6 mai. Cela supposera quelque va et vient du côté américain selon la disponibi-

[*Texte*]

of people, but I believe that date has now been firmed up.

Mr. Mazankowski: Why is it, Mr. Stoner, that the announcement that agreement had been reached was made way back in September and the formal ratifications are not taking place until May?

Mr. Stoner: The ratification, sir, by the Canadian Cabinet as such—because they were negotiating, sort of, *ad referendum* on the basis of submission to the Cabinet—was completed very shortly after the conclusion of the negotiations.

In the United States, the process is always a little bit longer because it has to be submitted by the State Department to the President, and the President has been sort of preoccupied in the last few months down there, so it was difficult to get it through as quickly as we would have liked. But I believe it was approved by the President about two months ago so signature has been held off, really, about two months. I do not think this has in any way held up the implementation of the agreement because the routes themselves still have to be assigned once the agreement between the two countries is actually approved and signed.

Mr. Mazankowski: Can you give us some idea as to what routes might soon be established? I realize that agreement is reached on a number of routes, some of which will be initiated at a later stage. Could you bring us up to date on those routes that we might consider will be initiated immediately?

• 0950

Mr. Stoner: Yes. I do not have the exact schedule in front of me and I could perhaps get that information for you in detail. However, of the new major routes that are going to be brought into operation, I believe Toronto-San Francisco is one of the more important ones. As you know, we have Toronto-Los Angeles. Since this was rather complicated, we had about 40 routes sort of staged over three or four years, and with your permission perhaps I might ask if someone could get me the schedule. It is just a little bit difficult to recall all of them exactly at which point they are coming in.

Mr. Benjamin: The current Air Canada schedule would be helpful.

Mr. Stoner: I beg your pardon.

Mr. Benjamin: The current Air Canada schedule, the new one, would be helpful.

Mr. Stoner: The current Air Canada schedule, sir, would not indicate the new routes because they have not been assigned by the government.

Mr. Benjamin: No, I was thinking about another complaint.

Mr. Stoner: Oh.

Mr. Mazankowski: There is another point, Mr. Stoner. For example, when you see the route established from Las Vegas to Calgary/Edmonton and San Francisco to

[*Interprétation*]

lité des gens, mais je crois que la date est assez définitivement fixée.

M. Mazankowski: Comment se fait-il, monsieur Stoner, que cet accord ait été annoncé en septembre et que la ratification officielle n'ait pas lieu avant mai?

M. Stoner: La ratification, monsieur, de la part du cabinet canadien à ce titre—car les négociations se poursuivaient *ad referendum* à mesure que les soumissions étaient faites au cabinet—a été confirmée peu de temps après que furent conclues les négociations.

Aux États-Unis, la procédure est toujours un peu plus longue parce que le document doit être soumis par le secrétaire d'État au président et le président a été plutôt préoccupé au cours des derniers mois et il lui a été difficile de le faire aussi promptement que nous l'aurions désiré. Cependant, je crois que le président l'a approuvée il y a environ 2 mois et on a donc tardé à y apposer la signature depuis deux mois environ. Je ne crois pas que cela ait en rien empêché l'application des termes de l'accord car les routes doivent encore être désignées après l'accord signé par les deux pays.

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous indiquer quelles sont les routes qui seront prochainement établies? Je comprends que l'accord a été fait au sujet d'un certain nombre de voies dont certaines doivent être ouvertes un peu plus tard. Pourriez-vous nous dire quelles sont les voies que nous pouvons nous attendre à voir ouvertes immédiatement.

M. Stoner: Oui. Je n'ai pas la liste mais je pourrais peut-être obtenir ce renseignement en détail pour vous. Toutefois, parmi les principales voies dont l'activité est prévue, il me semble que Toronto-San Francisco est une des plus importantes. Vous savez que nous avons déjà un parcours Toronto-Los Angeles. Vu sa nature complexe, nous avons d'abord envisagé 40 parcours sur des étapes de trois à quatre ans et, si vous voulez bien me le permettre, je vais m'informer si quelqu'un a la liste. Il est plutôt difficile d'énumérer de mémoire les points de liaison.

M. Benjamin: La liste courante d'Air Canada aiderait.

M. Stoner: Pardon?

M. Benjamin: La présente liste d'Air Canada, la nouvelle, nous serait utile.

M. Stoner: La liste d'Air Canada présentement, monsieur, n'indiquerait pas les nouvelles routes parce qu'elles n'ont pas été désignées par le gouvernement.

M. Benjamin: Non, je parlais d'une autre plainte.

M. Stoner: Oh!

M. Mazankowski: Il est un autre point à considérer, monsieur Stoner. Par exemple, lorsque le parcours est de Las Vegas à Calgary ou Edmonton et de San Francisco à

[*Text*]
Calgary/Edmonton, does that mean that service will be provided to both of those cities or is it optional?

Mr. Stoner: The service is optional. They are points that can be served together or they can be served separately. I think the traffic pattern and requirements there will determine that largely.

Mr. Mazankowski: In other words, under the terms of the agreement, the rights are being provided to a carrier if a carrier so wishes to take advantage of that particular route . . .

Mr. Stoner: That is correct.

Mr. Mazankowski: . . . but we have no way of knowing? In other words, there has been some suggestion that Edmonton received a fairly good part of the deal, but there is really no assurance in the way in which the route structure is established.

Mr. Stoner: The only way I think I could answer that question fairly, Mr. Mazankowski, would be to say that really all the sort of routes that were not real starters, that were not profitable in the periods envisaged, were not of interest to the airlines or were not regarded as being viable in the near future, were really not included in this schedule. So anything written in there was regarded by both countries and by the airlines who participated in some of the preparatory work as being routes that deserved to be served in terms of the traffic requirement.

Mr. Mazankowski: Have any applications been filed as yet?

Mr. Stoner: They have not as yet in the sense that the government is not . . . There have been, if you will, letters from both Canadian Pacific and Air Canada to the minister indicating their route desires and, of course, in the United States I would imagine the same process has been going on. The actual licensing in the United States is subject to the Civil Aeronautics Board, as you are aware, and they go through a somewhat more formal process with their international routes than we do in Canada.

Mr. Mazankowski: Moving onto the matter of payments of operating subsidies to regional air carriers—perhaps this might have been more appropriately directed to the CTC, but I happened to miss one of those meetings—what regional air carriers now receive operational subsidies and what is the formula upon which the subsidies are paid?

Mr. Stoner: I think you are right, sir, that your question would have been more properly addressed to the CTC, but I will try to give you a general reply to that to the best of my own knowledge and this can perhaps be confirmed by our people with the CTC and the more precise information given later.

At the moment, I believe EPA is receiving certain subsidies and Québecair is receiving a limited amount of subsidies. To my knowledge, and again I would have to check this with the CTC, they are the only three regional carriers that are being subsidized.

[*Interpretation*]
Calgary ou Edmonton, est-ce que cela signifie que le service sera à destination de ces deux villes ou s'agit-il d'un choix?

M. Stoner: Le service est facultatif. Certains points peuvent être desservis simultanément ou séparément. Je crois que le réseau de circulation et les exigences du lieu le détermineront en grande partie.

M. Mazankowski: Autrement dit, suivant les dispositions de l'accord, le transporteur aura droit s'il le désire d'exploiter cette route particulière . . .

M. Stoner: Exactement.

M. Mazankowski: . . . mais nous n'avons aucun moyen de le savoir? On a prétendu qu'Edmonton en tirait un assez bon bénéfice, mais rien n'assure ce que sera la structure du réseau.

M. Stoner: La seule réponse équitable que je puisse donner à cette question, monsieur Mazankowski, c'est que tous les genres de routes qui, au point de départ, ne s'annonçaient pas rentables, n'intéressaient pas les lignes aériennes ou n'avaient pas de chance de survie, n'ont pas été inclus dans la liste. Tout ce qui est inscrit est donc estimé par les deux pays et les lignes aériennes qui ont travaillé aux préparatifs comme des routes contribuant aux services du réseau de circulation.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a eu des demandes de faites?

M. Stoner: Pas encore en ce sens que le gouvernement n'est pas . . . il y a eu, si vous voulez, des lettres qui nous sont parvenues du Canadien Pacifique et d'Air Canada, indiquant les routes de leur préférence et, naturellement, il faut supposer qu'on a fait de même aux États-Unis. La délivrance de permis aux États-Unis relève de la Commission de l'aviation civile et, comme vous le savez, les formalités sont un peu plus complexes qu'au Canada lorsqu'il s'agit d'établir des voies internationales de navigation aérienne.

M. Mazankowski: Au sujet des subventions de fonctionnement accordées aux transporteurs aériens régionaux—cela s'adresse peut-être de façon plus appropriée à la CCT, mais j'ai manqué une des séances,—quels sont les transporteurs aériens régionaux qui reçoivent maintenant des subventions de fonctionnement et selon quelle formule ces subventions sont-elles versées?

M. Stoner: Vous avez raison de dire que votre question s'adresserait mieux à la CCT, mais je vais essayer de vous donner une idée générale dans la limite de mes connaissances que vous pourrez faire confirmer auprès des autorités de la CCT et obtenir des informations plus précises plus tard.

En ce moment, je crois que EPA reçoit certaines subventions et Québecair reçoit des sommes modestes. A ma connaissance, et encore une fois je devrai le vérifier auprès de la CCT, il n'y a que trois transporteurs régionaux qui sont subventionnés.

[*Texte*]

Mr. Mazankowski: What is the formula under which these are paid? Is it an ad hoc type of thing?

Mr. Stoner: No, there is a formula that applies to the number of passengers that are moved on each service. You have to have a minimum number moving to qualify for the subsidy. Again I must admit I cannot give you the full details of the formula since it is applied from the CTC, but we can get that for you.

• 0955

Mr. Mazankowski: Respecting the third level air carrier, I think you indicated the other day that policy was being worked on in that particular area. Could you tell us what stage that particular policy is at at the present time? And what role will the provincial governments be playing in the establishment or in the administration of such policy?

Mr. Stoner: The first report, a very preliminary report, was issued by the CTC about three months ago. It was really just a definition of the problem of third-level air carrier policy. It was an independent study done by a man called Melliship. I believe this document has been made public. Subsequently, we have had an ongoing study within the CTC and worked within the ministry as well on third-level policy. We have tried to divide this into two parts. The first has really dealt with third-level policy, if you will south of 60°, and the second part in the Arctic.

Dealing with the first part, the preliminary work that has been done to date is now being discussed and will be discussed at the end of this week with the western premiers. There has been a discussion paper prepared jointly by the federal-provincial committee that works out of the WEOC machinery, and on Friday, ministers will be having a preliminary discussion on third-level policy. I think on the timetable, the hope is that by the summer it would be possible to have a policy in draft form. I believe my Minister indicated the other day that he would be bringing this forward as part of his general transportation policy and that he would probably wish to discuss it with this Committee.

I think just to complete my answer, if I am not taking too much time, on the Arctic study the work is being co-ordinated in our own Arctic Transportation agency, which is headed by Mr. Hagglund, who is here. He has made arrangements, prior to coming forward with a report, to have a number of hearings in communities throughout the North, in conjunction again with the CTC.

The Chairman: Thank you, Mr. Stoner.

Just one follow-up question, if I might, vis-à-vis the division of the north and the south on the 60th parallel—and I am thinking of northern British Columbia. How rigid a line would you hold that to? I am thinking of many of the smaller communities in northern British Columbia and a few in northern Alberta which may have definite ties with the north.

[*Interprétation*]

M. Mazankowski: Selon quelle formule ces versements sont-ils faits? Cela se fait-il un peu au petit bonheur?

M. Stoner: Non, la formule s'applique au nombre de voyageurs transportés par chaque service. Il faut un certain nombre de passagers pour avoir droit à la subvention. Je dois répéter que je ne possède pas ici tous les détails de la formule puisque c'est la CCT qui l'applique, mais nous pouvons obtenir l'information pour vous.

M. Mazankowski: Au sujet du transport aérien de troisième classe, il me semble que vous avez indiqué l'autre jour que la politique était actuellement élaborée. Pourriez-vous nous dire à quel point elle en est à l'heure actuelle? Et quel sera le rôle du gouvernement provincial dans l'établissement ou l'administration de la politique?

M. Stoner: Le premier rapport très préliminaire a été publié il y a trois mois environ par la CCT et n'indique que les grandes lignes du problème de la politique du transport aérien de troisième classe. C'est une étude faite par un M. Melliship. Je crois que ce document a été rendu public. A suivi une étude faite à la CCT et poursuivie au sein du ministère concernant la politique de troisième ordre. Nous avons voulu la faire en deux temps. Premièrement, traiter de la politique régissant le transport aérien de troisième classe, au sud du 60e parallèle, et la seconde phase concernant le transport dans l'Arctique.

Au sujet de la première partie, les travaux préliminaires déjà accomplis sont discutés et le seront à la fin de cette semaine avec les premiers ministres des provinces de l'Ouest. Un document de travail en vue des délibérations a été préparé en collaboration par le comité fédéral-provincial chargé d'établir les mécanismes de WEOC et, vendredi, les ministres aborderont la politique touchant le troisième ordre. D'après l'horaire, nous pourrions espérer qu'une politique générale prendra forme d'ici l'été. Il me semble que mon ministre a fait comprendre l'autre jour qu'il l'introduirait comme faisant partie de sa politique générale sur les transports et qu'il tiendrait probablement à en discuter avec notre comité.

Pour arrondir ma réponse, si je ne prends pas trop de temps, relativement à l'étude sur le transport dans l'Arctique, les travaux sont coordonnés à notre agence des transports dans l'Arctique dirigée par M. Hagglund ici présent. Nous avons pris des dispositions, avant de présenter un rapport, pour avoir un certain nombre d'audiences du comité dans le Nord en collaboration avec la CCT.

Le président: Merci, monsieur Stoner.

Une question pour faire suite à ces propos, si vous me le permettez, relativement à la ligne de partage entre le nord et le sud au 60e parallèle, et c'est au nord de la Colombie-Britannique, que je pense. Jusqu'à quel point estimez-vous cette ligne inflexible? Je pense à de nombreuses petites localités du nord de la Colombie-Britannique et à quelques-unes dans le nord de l'Alberta qui sont étroitement reliées au Nord.

[*Text*]

Mr. Stoner: I think your question, Mr. Chairman, is a very correct one. In fact, I think I oversimplified when I used the 60° figure because in fact they have drawn a formula—I think that it is 54° in certain areas—so that you do bring in some of the remote and isolated communities in the northern parts of all the provinces.

The Chairman: Thank you.

Mr. McRae, did you have a question?

Mr. McRae: Yes. Thank you, Mr. Chairman.

Could you just give me a quick rundown of the ratio of spending in your department as it applies to air, ground and marine? Just ratios.

Mr. Stoner: If we are talking about departmental expenditures and you include in the air, modes or the revolving fund, I would think that you would find that probably something of the order of perhaps 40 per cent of our expenditures—I am subject to correction—40 to 45 per cent of our expenditures may fall within that area. I think the marine vote would be running at about one third, perhaps, and the amount actually spent under our surface transportation administration would be considerably less. The remainder would be made up of items in research and development and the transportation development agency and headquarters programs.

Mr. McRae: Would the surface just be maybe 10 per cent or something like that?

• 1000

Mr. Stoner: The surface, so that we are not misleading you, it would include the ferry services as well as money that was made available for the highway programs and so on. I think at the present time that figure would be running probably in the order of 10 to 15 per cent but with substantial increases expected as a result of the agreement that was concluded with British Columbia to build the railroad through Northern British Columbia so that portion of it will go up.

If you look at the total expenditures, of course, by the federal government on the ground mode you will need to take into account the substantial expenditures by the CTC and equally on the water mode and on the air mode there are also subsidies paid. So those figures that I have given you are perhaps not an accurate reflection of total expenditures.

Mr. McRae: But in terms of goods and people moved, the ratios are not proportionate.

Mr. Stoner: No, sir, I think that is right. The number of people flying is still quite limited perhaps in relation to those moving by other modes and certainly in the carriage of goods. The seaway, for example, and the marine mode there carries enormous amounts of cargo and then the rail system as you know carries a great deal of the cargo. The air cargo itself is growing at incredible rates. It is probably the fastest growing part of the system but nevertheless it is considerably well below, even in value terms, of the cargo carried by other modes.

[*Interpretation*]

M. Stoner: Votre question me semble très à propos, monsieur le président. En fait, j'ai trop simplifié les choses lorsque j'ai parlé du 60e, car, en réalité, la formule mentionne le 54e dans certaines régions afin de pouvoir inclure certaines communautés isolées dans le nord des provinces.

Le président: Merci.

Monsieur McRae, avez-vous une question à poser?

M. McRae: Oui. Merci, monsieur le président.

Pourriez-vous me ventiler rapidement la proportion des dépenses de votre ministère s'appliquant au transport aérien, en surface et maritime? Les taux simplement.

M. Stoner: Si vous parlez des dépenses du ministère y compris le transport aérien, ou le fonds renouvelable, ce sera je pense de quelque 40 p. 100 de nos dépenses, et j'accepterais qu'on corrige le chiffre au besoin, 40 à 45 p. 100 de nos dépenses pourraient peut-être s'inscrire à ce poste. Le transport maritime pourrait en absorber un tiers environ et les dépenses réelles de l'administration du transport en surface beaucoup moins. Le reste s'appliquerait à la recherche et au développement et à l'agence de développement des transports et à l'administration centrale.

M. McRae: Est-ce que le transport en surface pourrait se traduire par quelque 10 p. 100?

M. Stoner: Le transport en surface, afin de ne pas vous inciter en erreur, comprendrait les traversiers ainsi que les hommes réservés aux programmes de voirie et ainsi de suite. Présentement, le chiffre serait probablement de 10 à 15 p. 100, mais on prévoit des augmentations sensibles par suite de l'accord conclu avec la Colombie-Britannique pour la construction de voies ferrées dans le nord de la Colombie-Britannique qui grossira certaines proportions.

Si vous examinez les dépenses globales du gouvernement fédéral pour le transport en surface, vous devrez tenir compte des dépenses considérables effectuées par la CCT et du transport par eau et du transport aérien pour lesquels des subventions sont payées. Les chiffres que je vous ai cités ne reflètent peut-être donc pas exactement les dépenses globales.

M. McRae: Mais du point de vue biens et gens transportés, les taux ne sont pas proportionnels.

M. Stoner: Non, monsieur, je crois que vous avez raison. Le nombre de personnes voyageant par air est relativement insignifiant par rapport à celles qui se déplacent par d'autres moyens et certainement par rapport au transport des marchandises. La Voie maritime, par exemple, et le transport maritime déplacent des masses énormes de fret et le réseau ferroviaire, comme vous le savez, transporte des volumes considérables de marchandises. Le fret aérien s'accroît à un rythme incroyable. C'est sans doute le secteur du réseau qui croît le plus rapidement mais, néanmoins, il est encore très inférieur, quant à la valeur, au volume de marchandises transportées autrement.

[*Texte*]

Mr. McRae: The Minister has indicated that rail service and railways will have to come back, that we have tended to go away from it as if it is going to disappear and for various reasons it is not going to disappear and it will have emerge. I would wonder if there should not be a start in shift back towards more money being spent by the department in ground transportation. I think this country has missed the boat in not having developed, for instance, in terms of passage transportation, much more rapid ground transportation.

As you may be aware, I have never been too happy with Pickering Airport, as a project, not because I object too much to building a second airport, it is because I do not think we have explored the alternatives which would be the rapid ground transportation.

What kind of studies are going on at the present time as an alternative to Pickering—as ground transportation alternatives, for instance that would move people from Toronto to Montreal or around the horseshoe in short 300- or 400-mile trips? What kinds of studies are being done by your department?

Mr. Stoner: I would think on the first part of your comments, sir, my Minister would agree with you that more money should be spent and more attention is being given to that possibility on the rail and ground mode at this moment.

With respect to studies or work that has already been funded, I think it might be worth mentioning that the Turbo train was in fact partially funded by the federal government. At long last, and I am crossing my fingers, I am told that it is running and operating successfully and has been for some time now. It is carrying full loads between Montreal and Toronto with one stop at Kingston, I think.

As far as research is concerned we have done a number of soft studies into the possibility of rapid connections through the main corridors that run from, say, Windsor or Montreal. That work has been done in the CTC, and a certain amount of it has been done at the Transportation Development Agency. Much of this work in recent months has centred on what is called the LRC, the light rapid comfortable train which many would regard as being an improvement on the Turbo service on a haul such as, say, Montreal-Toronto. I think the Turbo would require in the order of 4 hours and 20 minutes or something like that—and again I am subject to correction here—but I think the LRC would cut quite a bit off that time. There is also work being done, that is, a project is being industrially handled jointly between Montreal Locomotive and the Aluminum Company of Canada but with funding from our Transportation Development Agency in Montreal.

• 1005

Mr. McRae: But nothing like the amount of money, for instance, that was spent on Pickering Airport. What would that airport cost: $800 million, overall?

Mr. Stoner: I hope your figure is well out of line, Mr. McRae. I think our estimated costs are well below that. Of course, as you know, we have only appropriated

[*Interprétation*]

M. McRae: Le ministre a indiqué que le service ferroviaire et les chemins de fer devront être rétablis, que nous avons eu tendance à nous en écarter comme s'ils devaient disparaître et, pour diverses raisons, non seulement cela ne disparaîtra pas mais cela va revenir. Je me demande si le moment n'est pas venu de réserver des sommes plus importantes des crédits du ministère au transport en surface. Je crois que le pays a manqué son coup en ne s'intéressant pas plutôt à une expansion du transport rapide en surface.

Vous n'ignorez pas que je n'ai jamais été très en faveur de l'aéroport de Pickering pas tant parce que je m'oppose à la construction d'un second aéroport que parce que j'estime qu'on n'a pas exploré assez à fond d'autres modes de transport rapide en surface.

Quelles sont les études qui se font en ce moment comme autre choix à Pickering et qui assureraient un transport des voyageurs de Toronto à Montréal ou dans l'enclave sur des parcours de 300 à 400 milles? Quel genre d'études votre ministère a-t-il en marche?

M. Stoner: Au sujet de la première partie de vos observations, monsieur, mon ministre serait de votre avis, c'est-à-dire que des sommes plus importantes devraient être dépensées et plus d'attention accordée au transport ferroviaire.

Pour ce qui est des études ou travaux déjà financés, il est peut-être bon de mentionner que le Turbo a été en partie financé par le gouvernement fédéral, qu'il fonctionne enfin—et j'espère—depuis déjà quelques temps. Il fonctionne à pleine capacité entre Montréal à Toronto avec arrêt à Kingston, je pense.

Du côté recherche, nous avons fait des études fragmentaires sur la possibilité de connections rapides en passant par les grands corridors de Windsor à Montréal. Ces travaux se font à la CCT et en partie à l'agence de dévelppement des transports. Une bonne part de ces travaux gravitent depuis quelques mois autour de ce que l'on appelle le LRC, le train léger, rapide et confortable qui représenterait une amélioration sur le service du Turbo sur un parcours tel que celui de Montréal Toronto. Le Turbo me semble-t-il mettrait environ 4 h. 20 à faire le parcours et j'aimerais qu'on me le signale si j'ai tort, mais je pense que le LRC réduirait le temps du parcours sensiblement. Un projet industriel est aussi à l'étude en collaboration entre la Montreal Locomotive et la Aluminum Company of Canada, mais financé par notre agence de développement du transport à Montréal.

M. McRae: Mais cela n'a rien de comparable avec ce qu'a coûté, par exemple, l'aéroport de Pickering. Combien coûterait cet aéroport, aux environs de 800 millions de dollars?

M. Stoner: J'espère que ce sera beaucoup moins, monsieur McRae. Nos estimations sont bien inférieures à ce chiffre. Bien entendu, nous n'avons affecté de crédit

[*Text*]

money to date for the land; we have total estimated costs based on 1972 estimates. During the period of the inquiry and so on, there will be time lost and if the government should decide then to go ahead with the Pickering Airport, it may well be that those estimates which were then in the vicinity of perhaps $250 million for the airport itself, will be substantially increased.

Mr. McRae: Let us strike a figure of $300 to $400 million. Has anyone sat down in your department and said what that would do? To go back a little bit, we had testimony from Mr. MacMillan of the CNR that the main problem was the grade crossings, that we could run 100 mile-an-hour trains without changing equipment, for instance, from here to Montreal or from Toronto to Montreal. Has anyone sat down and postulated what that kind of money would do in terms of speeding up ground transportation and perhaps obviate the necessity of an airport?

Mr. Stoner: We have had a lot of work done on comparing the relative cost benefits in what you might call the medium haul, namely Montreal-Toronto, if you want to refer to that, and then the shorter haul where we have looked at ground transportation as against the STOL say, for the 100- and 200-mile trips. There have been, as I say, relative studies done on that.

Although your question perhaps was not directed precisely at this, I think evidence would still indicate that a second airport facility in the Toronto area would be required, even if you were able to move a quite substantially larger number of people by the ground mode. That is related not only to the movement of people, sir, but to the movement of cargo. Air cargo is growing at fantastic rates. The facilities available at Malton now are limited, they are physically limited; you just simply cannot do anything about it unless you lift people up and move them out. I think there will be a second airport required for that purpose and for growing traffic.

Mr. McRae: What portion of the traffic out of Malton travels 400 miles or less?

Mr. Stoner: I do not have that figure in my head but I know it is a high figure, sir. However, I can get it for you.

Mr. McRae: Would it not be a fairly sensible thing to have a very good look to see whether all that could be moved over to ground?

Mr. Stoner: That sort of thing has been done, Mr. McRae. Really, when one says, move over to ground, first of all you will have to assume that people of their own free will, will choose the particular mode that is put in place, and to achieve that, the economics of it in the first place must match the other mode. I think the freedom of movement is a very important thing to Canadians. You just cannot push them into a . . .

Mr. McRae: I would submit that included in it there are two points here: the department's budget is not directed towards the ground transportation is number one, and number two is that we have not had enough experi-

[*Interpretation*]

jusqu'à présent que pour l'acquisition du terrain. Nos estimations de coûts actuelles ont été faites en 1972. Le temps nécessaire à l'enquête nous fera perdre du temps et si le gouvernement décide finalement d'aller de l'avant avec l'aéroport Pickering, il se pourrait très bien que ces prévisions, qui tournaient aux alentours de 250 millions de dollars, pour l'aéroport lui-même, augmentent sensiblement.

M. McRae: Supposons donc un chiffre de 300 à 400 millions de dollars. Le ministère a-t-il cherché à déterminer de quelle autre façon cet argent pourrait être employé? Il y a quelque temps, M. MacMillan du CNR nous a dit que le principal problème était les passages à niveau que des trains pourraient circuler à 100 milles à l'heure entre Ottawa et Montréal et Toronto et Montréal avec le même équipement que s'il n'y avait pas les passages à niveau. Le ministère a-t-il étudié ce que l'investissement d'une somme de cet ordre de grandeur pourrait apporter en ce qui concerne l'accélération des transports de surface, ce qui éviterait peut-être d'avoir à construire un aéroport?

M. Stoner: Nous avons fait pas mal d'études de coûts comparatives sur une distance moyenne, par exemple, entre Montréal et Toronto, et sur les distances plus courtes où nous avons effectué la comparaison entre les transports de surface et les avions à décollage court sur les distances de 100 à 200 milles. Nous avons donc fait ces études comparatives.

Ce n'est pas exactement une réponse à votre question, mais tout indique qu'il nous faudrait de toute façon un deuxième aéroport dans la région de Toronto même si davantage de gens empruntaient les chemins de fer. Cela ne tient pas uniquement au transport des passagers mais également à celui du fret. Le fret aérien augmente à une allure fantastique. Les installations de Malton ne suffisent plus et ne peuvent physiquement pas être étendues; il faudra donc construire un deuxième aéroport pour le fret et pour le nombre accru de passagers.

M. McRae: Quelle proportion des vols au départ de Malton sont-ils inférieurs à 400 milles?

M. Stoner: Je n'ai pas le chiffre en tête mais il est très élevé. Je pourrais le rechercher pour vous.

M. McRae: Ne vaudrait-il pas mieux chercher à transporter ce fret par la voie terrestre?

M. Stoner: Cela a été fait, monsieur McRae. Tout d'abord, il faudrait savoir si la clientèle elle-même se prêtera à choisir un mode de transport différent et elle ne le fera que s'il y a des avantages concrets. Les Canadiens tiennent beaucoup à cœur la liberté de mouvements et vous ne pouvez pas simplement les obliger à . . .

M. McRae: Oui, mais il y a là deux choses dont il faut tenir compte: d'une part le budget du ministère n'est pas du tout orienté au profit des transports terrestres et, d'autre part, nous n'avons pas encore acquis suffisam-

[*Texte*]

ence with the shortage of energy and high energy costs and so on. The energy factor is about, anywhere from 6 to 1 to 10 to 1 on ground and rail transportation as opposed to air and I suppose even to some kind of trucking. So I would hope that in conclusion, we will give this side of the thing a much bigger push than we have in the past.

The Chairman: Mr. MacKay.

• 1010

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, Mr. Blenkarn was asking some questions, I note, to the Minister at the last meeting about the operations of the self-supporting airports which do not seem to be supporting themselves too well these days. He asked how much rental was involved in these mobile lounges that cost $400,000 each. Do you have that information now?

Mr. Stoner: Yes, I think Mr. Winsor has that information.

The Chairman: Would you move up to the table, Mr. Winsor.

Mr. Stoner: This is the Air Canada rental from MOT.

Mr. MacKay: Yes, sir.

Mr. E. Winsor (Director General, Civil Aeronautics): Mr. Chairman, the units on rental to Air Canada are charged at the rate of approximately $58,000 per annum per unit. They maintain the vehicles and operate them.

Mr. MacKay: Air Canada maintains them. As a matter of interest, through you, Mr. Chairman, where are these mobile lounges manufactured? Are they manufactured in this country or are they bought in the United States?

Mr. Stoner: I believe they are made by Budd; the ones that we have at Malton . . .

Mr. Winsor: The successors to Budd.

Mr. Stoner: Yes; that was bought out and they were originally developed by the Budd Corporation.

Mr. MacKay: I presume there are no Canadian companies that can manufacture this type of facility.

Mr. Stoner: I would like to reply to that question, sir, if I may. When we knew that we were going to be moving on a large-scale basis to using this type of people mover at the new airport at Mirabel, which is being structured in that way, we went in conjunction with the Department of Industry, Trade and Commerce to a number of Canadian companies to see if they would be interested. It really turned out that on the basis of the market that appeared to be available within Canada there was not interest even though, I believe, proposals were put forward that this might qualify, depending on location and other considerations, for certain grants or incentives to develop the industry in Canada. We were considerably disappointed that this was the result because we would have liked to have seen them built in Canada totally or at least built under licence or assembled in Canada but that did not prove possible at the time.

[*Interprétation*]

ment d'expérience en matière de pénurie et de coûts d'énergie, etc. Le rapport énergétique se situe entre 6 à 1 et 10 à 1 entre les transports terrestres et ferroviaires, et même routiers. J'espère donc, en conclusion, que nous allons tenir compte davantage de cet aspect à l'avenir.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: Je vous remercie, monsieur le président. A la dernière séance, M. Blenkarn a posé quelques questions au Ministre au sujet du fonctionnement des aéroports autonomes, qui ne semblent d'ailleurs pas tellement autonomes ces jours-ci. Il a demandé combien était le coût de location de ces salons mobiles qui coûtent $400,000 pièce. Possédez-vous ces chiffres?

M. Stoner: Oui, je pense que M. Winsor les connaît.

Le président: Veuillez approcher de la table, monsieur Winsor.

M. Stoner: Il s'agit de la location que paie Air Canada au ministère des Transports.

M. MacKay: Oui.

M. E. Winsor (directeur général, Aéronautique civile): Monsieur le président, les unités sont loués à Air Canada au tarif de $58,000 pièce par an. Air Canada entretient lui-même les véhicules.

M. MacKay: Air Canada les entretient. J'aimerais savoir également où ces salons mobiles sont fabriqués. Sont-ils fabriqués chez nous ou bien aux États-Unis?

M. Stoner: Je crois que ceux que nous avons à Malton sont fabriqués par Budd...

M. Winsor: Le successeur de Budd.

M. Stoner: Oui; cette société a été rachetés mais c'est elle qui les avait mis au point à l'origine.

M. MacKay: Je suppose qu'il n'y a pas de sociétés canadiennes qui puissent fabriquer ce genre d'appareil.

M. Stoner: J'aimerais répondre, si vous me le permettez. Lorsque nous avons décidé d'utiliser ce genre de transporteur au nouvel aéroport de Mirabel qui est conçu de façon appropriée pour cela, nous nous sommes adressés, conjointement avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, à un certain nombre de sociétés canadiennes pour voir si elles seraient intéressées. Il s'est avéré que le marché canadien est insuffisant pour intéresser une entreprise à la construction de ces appareils malgré les propositions de subventions qui ont été faites pour développer cette activité au Canada. Nous avons été très déçus par ce résultat car nous aimerions que ces salons mobiles soient fabriqués au Canada ou du moins assemblés sous licence, mais cela paraissait impossible alors.

[*Text*]

Mr. MacKay: Mr. Stoner, what you are saying is that as far as the future is concerned, at least at this point, you see no source for vehicles like this in Canada. You have to go outside the country to buy them?

Mr. Stoner: For the present we are using these at Malton and we will be using them on a very limited basis at Mirabel when it is brought into operation in 1975 if the concept proves to be an attractive one. As other airports develop and perhaps greater use of these are made, although there are some limitations in their use by the nature of the terminal building itself—in some cases you have to have a particular type of terminal to use these things effectively—it may be that we will get a Canadian interest in it. If it could be tied particularly to a wider problem, and that is the question of improving on the number of buses built in this country—there are a number of good bus construction companies throughout Canada—if we could somehow relate these two things we might have an industrial package that would make sense.

Mr. MacKay: Mr. Stoner, is the amount of rental that you are getting for these units comparable to that which other airlines are paying in other parts of the world for these types of facilities? Can you make a comparison?

Mr. Stoner: I cannot give you a precise answer to that, Mr. MacKay. This particular type of vehicle is really only being used in an extensive way at about three other places; it is used at Dulles, which is the first place it was brought in.

Mr. MacKay: Excuse me, Mr. Stoner. Are they being used primarily for security purposes as the Minister suggested?

Mr. Stoner: There are security problems that arose out of the use of the connecting tunnel, as I understand—perhaps Mr. McLeish or Mr. Winsor might want to comment in greater detail—but we have had to restrict the use of that tunnel because of security considerations.

The Chairman: Mr. Winsor, would you like to add something?

• 1015

Mr. Winsor: Mr. Chairman, the mobile lounges are used primarily by Air Canada for off-gate loading positions. In other words, there is not a sufficient number of gates on the terminal to accommodate their peak traffic and in order to satisfy this, there are certain off-gate positions and the mobile gates are used for loading passengers between the terminal and the off-gate aircraft stands.

Mr. MacKay: Then is it a fair assumption, Mr. Winsor, that if the terminal were designed differently, it would not be necessary for you to go to these types of mobile lounges?

Mr. Winsor: It is a very...

Mr. Stoner: Perhaps I might try to answer that question, Mr. Winsor. I think you are right, sir, in saying that if you are going to use that system, such as we will have at Mirabel, then you have a much more simplified

[*Interpretation*]

M. MacKay: Monsieur Stoner, vous dites donc qu'il n'est pas possible d'envisager que ces véhicules soient construits au Canada à l'avenir. Il faut les acheter à l'étranger?

M. Stoner: Nous ne les utilisons pour l'instant qu'à Malton et nous nous en servirons à Mirabel, qui doit ouvrir en 1975, si le système semble intéressant. Au fur et à mesure que d'autres aéroports se développeront et que le marché de ces véhicules grandira, encore qu'il y ait des limitations à leur usage en raison de la conception des terminaux eux-mêmes, il se peut que nous réussissions à y intéresser les entreprises canadiennes. Si on pouvait rattacher cela à un problème plus vaste qui est celui de l'augmentation du nombre d'autobus construits au Canada—nous avons un certain nombre d'excellents fabricants d'autobus—nous pourrions ainsi avoir un ensemble industriel rationnel.

M. MacKay: Est-ce que le tarif de location qui vous est versé pour ces véhicules est comparable à ce que paient les autres compagnies aériennes à l'étranger pour le même genre d'appareil? Les chiffres sont-ils comparables?

M. Stoner: Je ne peux pas vous donner de réponse précise, monsieur MacKay. Il n'y a que trois autres aéroports où l'on utilise ce genre de véhicule de façon systématique, l'un est celui de Dulles, et il était d'ailleurs le premier à s'en être servi.

M. MacKay: Excusez-moi, monsieur Stoner. Les utilisez-vous principalement pour des raisons de sécurité, comme le Ministre l'a laissé entendre?

M. Stoner: Le tunnel nous a causé des problèmes de sécurité et il nous a fallu en restreindre l'usage, mais M. McLeish ou M. Winsor pourrait vous donner davantage de détails.

Le président: Monsieur Winsor, avez-vous quelques chose à ajouter?

M. Winsor: Monsieur le président, Air Canada utilise principalement les salons mobiles pour charger les avions non accostés. Autrement dit, le nombre des portes au terminal est insuffisant pour recevoir tous les avions aux heures de pointe et pour remédier à ce problème, des avions stationnent sur la piste et les passagers sont acheminés au moyen de ces salons mobiles.

M. MacKay: On peut donc supposer, monsieur Winsor, que si le terminal était construit différemment il ne serait donc pas nécessaire de recourir à ce genre de salon mobile?

M. Winsor: C'est très...

M. Stoner: Je vais essayer de répondre à cette question, monsieur Winsor. Il est vrai que si l'on utilise ce système de chargement, comme ce sera le cas à Mirabel, le terminal s'en trouve beaucoup simplifié. Il sera relativement

[*Texte*]

type of terminal. You have one that really is relatively narrow. You come in, you walk right across, you can go to your gate of exit and pick up your mobile lounge which takes you out to the plane that is parked outside.

In other cases, where you have the normal sort of gate loading, these can be used at peak hours and under circumstances where you do not have enough gates to supplement your loading facilities. So you have the possibility of using them totally under a terminal that is constructed precisely that that purpose.

I do not think anybody yet knows or has solved the question completely as to whether gate loading or mobile lounge loading is really the better system. We were convinced that, for Mirabel, it was going to be a better system, but there is still a lot of controversy around the world on that.

Mr. MacKay: They are pretty expensive toys, these mobile lounges, are they not?

Mr. Stoner: They are expensive. If you look at some of the gate equipment, for example, some of the more sophisticated gates and bridges now run into figures that are close to hundreds of thousands of dollars; and what you save on the terminal you apply perhaps to the mobile lounge. I think as a total concept that they are not more expensive, though; at least, that is our understanding at the moment, from working on that basis.

Mr. MacKay: Mr. Chairman...

The Chairman: Could I just intervene with one question, Mr. MacKay?

Could you give the Committee some idea as to how many lounges will be able, in essence, to dock at the Mirabel terminal and how many mobile lounges are envisioned to start with at that terminal?

Mr. Stoner: Sir, if I might, I will ask Mr. Baribeau, the general manager for the project at Mirabel, to explain this as he has been very deeply connected with this.

The Chairman: Mr. Baribeau.

Mr. Benoit Baribeau: Mr. Chairman, at the opening of the airport, we will have to start with 14 mobile lounges and this will be increased to 22 eventually. The 22 include a couple of lounges that would be used as spares.

The Chairman: How many will be able to dock at a time?

Mr. Baribeau: The docking capability is much higher than that because you must allow for the necessity to bring the lounges to the proper place. We will have approximately 40 docking spots at the terminal building.

The Chairman: Fine. Go ahead, Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I realize my time is about up, but I would like to ask Mr. Stoner two general questions, not necessarily related.

First of all, Mr. Stoner, we have been getting a lot of complaints, a lot of representations, from eastern Canada about the apparent shortage of the various types of rolling stock on the railways—bulkhead cars, boxcars—from

[*Interprétation*]

peu grand car il n'y a qu'à le traverser pour se rendre au salon mobile qui vous amène à l'avion garée à l'extérieur.

Dans les autres cas, avec le système normal de portes, les salons mobiles peuvent être utilisés aux heures de pointe lorsque les avions ne peuvent pas tous accostés. Dans le premier cas, les salons mobiles seront utilisés en permanence.

Je ne pense pas que quiconque puisse dire aujourd'hui que le système l'emporte sur l'autre mais nous sommes convaincus que c'est le système mobile qui convient le mieux à Mirabel en dépit des controverses que cette question soulève encore dans le monde.

M. MacKay: Ce sont des jouets plutôt coûteux, ces salons mobiles, n'est-ce pas?

M. Stoner: Ils coûtent cher. Si vous regardez le prix des portes d'embarquement, certaines des plus modernes qui sont munies de ponts mobiles peuvent coûter jusqu'à des centaines de milliers de dollars; dans notre cas, on peut investir dans les salons mobiles les économies réalisées sur le terminal. Je ne pense pas que dans l'ensemble ce système coûte plus cher que l'autre, d'après les données que nous possédons.

M. MacKay: Monsieur le président...

Le président: Puis-je vous interrompre et poser moi-même une question, monsieur MacKay?

Voulez-vous nous dire combien de ces salons mobiles pourront accoster au terminal de Mirabel et combien il en faudra au début pour cet aéroport?

M. Stoner: Si vous me permettez, je vais demander à M. Baribeau, le Directeur général de ce projet, de répondre. Il a beaucoup travaillé là-dessus.

Le président: Monsieur Baribeau.

M. Benoit Baribeau: Lorsque l'aéroport ouvrira, nous devons commencer avec 14 salons mobiles, chiffre qui sera éventuellement porté à 22. Parmi ce nombre, certains sont réservés en cas de panne des autres.

Le président: Combien pourront accoster en même temps?

M. Baribeau: La capacité d'accostage est bien plus élevée que cela car les salons mobiles vont se déplacer d'une porte à l'autre. Nous avons environ 40 points d'accostage dans le terminal.

Le président: Très bien. Allez-y, monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, je sais que mon temps de parole est écoulé mais je voudrais poser deux questions générales à M. Stoner qui ne sont pas nécessairement liées.

Tout d'abord, nous avons reçu un grand nombre de plaintes dans l'Est du Canada au sujet de la pénurie apparente de matériel roulant, de diverses sortes de wagons, en provenance de sociétés telles que *Scott Maritimes*

[*Text*]

people like Scott Maritimes Limited and, lately, from West Rock Industries Limited of Montreal who claim that they cannot get gypsum products shipped down east to relieve the shortage there. Could you just tell us briefly what your department is doing to try to sort out the priorities between different parts of the country for this type of thing.

Secondly, could you tell us very quickly at what stage of development your deliberations are regarding the advisability of implementing or not implementing this airport head tax.

• 1020

Mr. Stoner: On your first question, sir, the problem that you referred to was discussed very fully about three weeks ago at the general conference between the shippers and the railroad companies that was held under the auspices of my Minister. At that time the Atlantic Provinces were well represented there by associations and by a number of interested groups. They were assured by the railroads and by the Minister, to the extent that he could assure on behalf of CN, that every effort would be made to ensure that one part of the country was not deprived for the other. There have been an increasing number of complaints in the last two or three weeks. We have been in touch with the railroads and we think the situation is improving. In part—I would not say it is a major part but some parts of the problem relates to the pool car arrangements that are in effect in that part of the country. I do not know whether that is a very good answer to the first part of your question. On the second part...

Mr. MacKay: I agree with you that the situation may be improving a little bit. The President of Scott maritimes indicated that it was improving, but just yesterday West Rock Industries said they were having problems.

Mr. Stoner: It is a continuing problem and I think will be until there is a better balance between the total rolling stock requirements in the country and . . .

On the question of the head tax, as you know the government did announce a $2.80 charge that was to be applied under the Aeronautics Act, and that was to be charged against the carriers. It would not be, if you will a tax against the passenger per se. That included 30 cents, as I recall, which was to be devoted towards additional security costs that the government is facing.

We ran into a great deal of opposition from the carriers on the administrative implementation of this. I think I can express a view before this Committee that it might have been possible for them to implement it if they had wanted to. I think, however, it was certainly more difficult than implementing the tax that was passed by Parliament in 1969 and which was an add-on, and at the moment the government is reconsidering the alternatives that are open to it in the light of the strong resistance of the carriers to use the $2.80 formula, and I expect that some announcement one way or another will be made reasonably shortly.

[*Interpretation*]

Limited et, dernièrement, de *West Rock Industries Limited* de Montréal qui prétendent qu'elles ne peuvent faire acheminer de gypse vers l'Est où il y a pénurie de ce produit. Pourriez-vous nous dire brièvement comment le Ministère alloue les priorités aux diverses régions du pays en cette matière.

Deuxièmement, pourriez-vous nous dire très rapidement à quelle phase de l'étude sur l'éventuelle taxe sur les passagers dans les aéroports vous en êtes arrivés.

M. Stoner: En ce qui concerne la première question, nous avons discuté en détail de ce problème il y a trois semaines lors de la conférence générale entre les transporteurs et les sociétés ferroviaires qui s'est tenue sous les auspices du ministère. Les provinces Atlantiques y étaient très bien représentées par des associations et un certain nombre de groupes intéressés. Des sociétés ferroviaires et le ministre leur ont donné l'assurance, dans la mesure où ce dernier pouvait donner des assurances au nom du CN, qu'aucun effort ne serait épargné pour faire en sorte qu'une partie du pays ne serait pas lésée au profit d'une autre. Au cours des deux ou trois dernières semaines, nous avons reçu un nombre croissant de plaintes. Nous avons pris contact avec les sociétés ferroviaires et je pense que la situation s'améliore. Le problème est dû en partie à l'existence du pool de wagons qui existe dans cette partie du pays. Je ne sais pas si cette question vous satisfera. En ce qui concerne la deuxième question...

M. MacKay: Je conviens avec vous que la situation s'améliore quelque peu. Le président de Scott Maritimes a dit qu'elle s'améliorait mais hier encore, West Rock Industries disait avoir des problèmes.

M. Stoner: C'est un problème chronique et je pense qu'il subsistera jusqu'à ce qu'un équilibre soit trouvé entre tout le matériel roulant du pays et...

En ce qui concerne la taxe per capita dans les aéroports, le gouvernement a annoncé qu'il percevrait $2.80 par passager en vertu de la loi sur l'aéronautique et que cette taxe serait payée par les compagnies aériennes. Si vous voulez, ce n'est pas le passager lui-même qui devrait la verser. Ce chiffre englobe une somme de $0.30 qui doit être consacrée à l'amélioration de la sécurité dans les aéroports.

La mise en œuvre administrative de cette taxe suscite beaucoup d'opposition de la part des compagnies aériennes. Mon opinion personnelle est que cela ne leur poserait pas de problème insoluble. Il aurait été en tout cas beaucoup plus difficile d'appliquer la taxe que le gouvernement a adoptée en 1969 et le gouvernement étudie actuellement les possibilités de rechange en raison de la forte résistance des compagnies aériennes à la formule des $2.80 et je pense qu'une annonce sera faite prochainement.

[*Texte*]

Mr. MacKay: In the United States they have a more selective formula. Have you looked at some of these alternatives for individual airports?

Mr. Stoner: Yes, sir. There are a number of formulas that do exist. They have a combination of things because as you know, their airports, with the exception of four airports in the country, are all under municipal control. They have in some cases a head tax application. They also have a charge on security that they have been trying to negotiate nationally, and they have a $3 charge, I believe, on all overseas flights, a flat three-buck charge. We did look at what was happening in all other countries when we tried to draw up our formula.

The Chairman: Mr. Guay, a supplementary.

Mr. Guay (St. Boniface): The Minister invited the members of the opposition to make any suggestions whatsoever pertaining to this particular matter. My question is—have you received many suggestions from the opposition in this particular regard?

An hon. Member: When was the suggestion made, Mr. Guay?

Mr. Guay (St. Boniface): It was made in the House.

An hon. Member: That must be new.

Mr. Guay (St. Boniface): To your knowledge, of course.

The Chairman: Mr. Mazankowski. I had Mr. Mackasey down, but I see he stepped out for a minute. Mr. Mazankowski.

Mr. Guay (St. Boniface): I will presume that he has not received many, Mr. Chairman.

The Chairman: I cannot answer for the Minister. We will have to follow it up.

Mr. Stoner: There have certainly been letters received from many members of the House. I would be hard pressed now to specify whether these were in some cases making specific suggestions or whether they were simply registering some concerns that had been made to members. There has been a fair bit of correspondence, but I do not know that we have had anyone who suggested a better way, so to speak, of doing it.

The Chairman: Before you begin, Mr. Mazankowski, there is one question that has been bothering me. Is the mobile lounge concept what is possibly envisioned at the Ottawa Airport, seeing the hesitancy or reluctancy to see some kind of gate that is equal or comparable to many of the other airports in Canada? What is in the books for Ottawa?

Mr. Stoner: I might ask Mr. Winsor. I understood that they were going to move from gate-loading.

The Chairman: Mr. Winsor.

[*Interprétation*]

M. MacKay: Aux États-Unis, on a adopté une formule plus sélective. Avez-vous envisagé d'adopter un système de ce genre dans des aéroports individuels?

M. Stoner: Oui, monsieur. Il existe un certain nombre de formules. Aux États-Unis, on en trouve toute une série car, comme vous le savez, à l'exception de quatre aéroports, les aéroports sont sous contrôle municipal. Dans certains cas, une taxe per capita est perçue. Mais on essaie également d'y négocier une taxe de sécurité au niveau national et je crois qu'une taxe de $3.00 est imposée pour tous les vols outre-mer. Avant d'adopter notre formule, nous avons étudié tous les systèmes en vigueur dans les autres pays.

Le président: Monsieur Guay, pour une question supplémentaire.

M. Guay (Saint-Boniface): Le ministre a invité les membres de l'Opposition à faire des suggestions à ce sujet. Ma question est la suivante: les députés de l'Opposition vous en ont-ils fait beaucoup?

Une voix: Quand cette invitation a-t-elle été lancée, monsieur Guay?

M. Guay (Saint-Boniface): Elle a été lancée à la Chambre.

Une voix: Ce doit être nouveau.

M. Guay (Saint-Boniface): Pour vous, bien entendu.

Le président: Monsieur Mazankowski. J'avais le nom de M. Mackasey sur ma liste mais il vient de sortir. Monsieur Mazankowski.

M. Guay (Saint-Boniface): Je présume qu'il n'en aura pas reçu beaucoup, monsieur le président.

Le président: Je ne peux répondre à la place du ministre. Il faudra y revenir plus tard.

M. Stoner: Nous avons reçu des lettres de la part d'un grand nombre de députés. Il me serait difficile de préciser si elles contenaient des suggestions précises ou si elles contenaient autre chose. Il y a eu pas mal d'échange de correspondance mais je ne pense pas que quelqu'un nous ait proposé une solution meilleure.

Le président: Avant que vous commenciez, monsieur Mazankowski, il y a une question qui me préoccupe. Envisage-t-on d'adopter le système des salons-mobiles à l'aéroport d'Ottawa, étant donné la réticence apparente à y construire des portes d'embarquement comme dans les autres aéroports canadiens? Que projette-t-on pour Ottawa?

M. Stoner: Je vais demander à M. Windsor de répondre. Je crois que l'on va abandonner le système de l'embarquement aux portes.

Le président: Monsieur Winsor.

[*Text*]

• 1025

Mr. Winsor: Mr. Chairman, there is no master plan finalized for Ottawa at the moment but we envisage the normal bridge loading concept at the moment.

The Chairman: Thank you. It seems odd that the National Capital is the last to receive a bid, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Stoner, when the Minister announced a freeze on horizontal freight rate increases across the board for Canada's railways, this, in effect, froze trucking rates as well. In the supplementary estimates we had approved something like $41 million to be paid to the railways in lieu of the freight rate freeze. However, nothing has been done to offset the increased costs of operation, the same inflationary pressures and the increased costs of doing business for the trucking industry. I realize some representations have been made to your department on that particular point. Is anything being developed to apply equal treatment to the mode of trucking as well as the mode of railroading?

Mr. Stoner: Mr. Mazankowski, you are correct that there have been discussions with the Truckers Association and with a number of individuals who have written in on this point. It was recognized that the government had no authority under the present legislation, under the present division of powers with the provinces, to pay a subsidy to the truckers. It would require special legislation. We have the special legislation that enables us to extend the subsidies in the Atlantic provinces to the trucking industry. This was done three or four years ago. At the moment, trucking comes generally under the regulation of the provinces although the government, under the National Transportation Act, as you are aware, can, with the consent of the provinces, bring some parts of it back under federal control. This has been recognized as a problem and work on this aspect is being done in connection with the new transportation policy that my Minister referred to.

Mr. Mazankowski: Under the principle of the present transportation policy based on competition, certainly it would be unfair for the federal government to assist one mode while not applying equal treatment to the other. It seems to me that if you carry that kind of a philosophy to its ultimate you would literally destroy one mode of transportation. I think particularly in this day and age when we must rely on all modes it is a rather high-handed method of delivering the truckers a severe blow. Is there no way through the discussions that are taking place with the provinces that some kind of a formula cannot be worked out? Where do we stand in the total picture of establishing a uniform trucking code across the country?

Mr. Stoner: On the first question, I do not know whether it would be high-handed. I think it is probably a question of having the authority. I think it is probably a bit inequitable, if one mode is to be competitive to the other, to have that happen. One of the interesting things about the freeze is that the trucking industry, generally,

[*Interpretation*]

M. Winsor: Monsieur le président, à l'heure actuelle, il n'existe pas de plan déterminé pour Ottawa, mais nous envisageons le principe du pont.

Le président: Je vous remercie. Il paraît étrange que la Capitale nationale ait été la dernière à recevoir une offre, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur Stoner, lorsque le Ministre a annoncé le gel des augmentations des tarifs de transport horizontaux, à la Commission, pour les chemins de fer canadiens, cela a en effet gelé également celui des transports par camions. Dans le budget supplémentaire, nous avions approuvé une somme de $41 millions à verser aux compagnies ferroviaires en compensation. Toutefois, rien n'a été fait pour compenser l'augmentation du coût de fonctionnement, ni les pressions inflationnistes, ni l'augmentation des frais d'opération de l'industrie du camionnage. Je sais que des demandes ont été faites à votre ministère à ce sujet en particulier. Est-ce que l'on a cherché à mettre au point une méthode s'appliquant également au camionnage et au transport ferroviaire?

M. Stoner: Monsieur Mazankowski, vous avez raison de dire qu'il y a eu des discussions avec l'Association des camionneurs, et plusieurs personnes qui ont écrit à ce sujet. On a reconnu que le gouvernement n'avait pas le pouvoir en vertu de la législation actuelle, en vertu du principe de la division des pouvoirs avec les provinces, de verser des subsides aux camionneurs. Il faudrait pour cela une législation particulière. Nous avons la législation spéciale qui nous permet d'étendre ces subsides dans les provinces atlantiques à l'industrie du camionnage. Cela a été fait il y a trois ou quatre ans. A l'heure actuelle, l'industrie du camionnage dépend de la juridiction des provinces, même si le gouvernement, en vertu de la Loi nationale sur les transports, comme vous le savez, peut, avec l'assentiment des provinces, reprendre sous son contrôle une partie de cette juridiction. On sait qu'il y a là un probème et des travaux ont été faits à ce sujet dans le cadre de la nouvelle politique des transports dont a parlé le Ministre.

M. Mazankowski: En vertu des principes de la politique des transports actuels fondés sur la concurrence, il serait sans aucun doute injuste que le gouvernement fédéral ne traite pas de façon identique les différents modes de transport. Il me semble que si l'on applique cette philosophe à l'extême, on finira par détruire littéralement l'un des modes de transport. Il me semble qu'à notre époque, où nous dépendons de tous les modes de transport, il est tout à fait arbitraire d'attaquer ainsi les camionneurs. Dans les discussions qui ont eu lieu avec les provinces maintenant, n'y a-t-il pas moyen de trouver une formule? Où en sont les tentatives visant à définir un code du camionnage qui s'applique à l'ensemble du pays?

M. Stoner: En ce qui concerne votre première question, je ne sais pas si cela est vraiment arbitraire. C'est surtout une question de compétence. Je pense qu'il est sans doute injuste que cela se produise si un mode de transport doit concurrencer l'autre. L'un des effets intéressants du gel est que l'industrie du camionnage a connu une excel-

[*Texte*]

has had a pretty good year. That is not to say that they would not have had a better year if the freeze had not been on. As you know, the railroads and the trucking companies were carrying record amounts of goods in the last year, the last six months particularly.

Discussions with the provinces have been held. This was sensitive because, at the moment, they are not particularly disposed towards the concept of subsidy.

• 1030

Their interest is in regulation and to some degree they look at this as a revenue source rather than as a means of subsidy, but I should think that in the total package of a new policy this would be a very important concept. However, the freeze was announced as being temporary and I think it had an expiry date of January 1, 1975, so presumably this is not a permanent built-in feature to the system. In any event, I think your point is well taken, that it creates a disparity with the trucking industry.

Mr. Mazankowski: In other words, under the present legislative mechanism there is no way in which the federal government could assist the trucking industry if they wished. Is that really what you are saying?

Mr. Stoner: It is my impression that without special legislation—I suppose you could always have a $1 item in the estimates as legislative authority to try to do something, but if the federal government were to do that I think there would be fairly complicated administrative problems. In the first place, we discovered that in the Atlantic provinces the payments of the subsidies were fare more difficult to administer than with the railroads. Their invoicing and their general accounting practices do not make it quite as easy to go in and determine exactly what one should be paying by way of subsidy.

Mr. Mazankowski: Has any target date been established as to when a uniform code of trucking regulations might be established between the provinces? Are you working towards a target date, or is it just sort of a . . .

Mr. Stoner: There are two parts to the discussions that have been going on with the provinces. One was the discussion directed at, if you will, returning to the federal government, under the National Transportation Act, control over interprovincial trucking.

Mr. Mazankowski: The federal government had that authority at one time.

Mr. Stoner: At one time, and it was delegated...

Mr. Mazankowski: In 1953 or 1954?

Mr. Stoner: Yes, sir, and it was delegated under an amendment to the Motor Vehicle Act. We have had a number of meetings. The proclamation of Part III was agreed to by the provinces, but since that time we have not really had a very successful time in trying to develop a formula by which we could bring them all in on an arrangement which would enable the federal govern-

[*Interprétation*]

lente année. Cela ne veut pas dire que l'année n'aurait pas été meilleure si le gel n'avait pas été appliqué. Comme vous le savez, les compagnies ferroviaires et de camionnage ont transporté des quantités records de marchandise l'an dernier, particulièrement au cours des six derniers mois.

Il y a eu des discussions avec les provinces. A l'heure actuelle, la situation est difficile car les provinces ne sont pas prêtes à admettre le concept des subsides. Elle s'intéresse particulièrement à la réglementation et dans une certaine mesure envisage cela comme une source de revenus plutôt que comme des subsides, mais je pense que dans l'ensemble de la nouvelle politique il s'agirait d'un concept important. Toutefois, le gel qui a été annoncé est temporaire et je pense qu'il prendra fin le 1er janvier 1975; par conséquent, ce n'est pas là une caractéristique permanente du système. En tous cas, je pense que vous avez raison, et qu'il y a effectivement une disparité avec l'industrie du camionnage.

M. Mazankowski: En d'autres termes, les mécanismes législatifs actuels ne permettent pas au gouvernement fédéral d'aider comme il le voudrait l'industrie du camionnage. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Stoner: Il me semble que sans législation spéciale, on pourrait effectivement prévoir un poste de $1 dans le budget des dépenses; mais si c'est ce que décidait le gouvernement fédéral, je pense que nous connaîtrions des problèmes administratifs fort complexes. Tout d'abord, nous avons découvert que dans les provinces de l'Atlantique il était beaucoup plus difficile de gérer les paiements des subsides que les chemins de fer. Leur système de comptabilité ne permet pas facilement de savoir quels sont les subsides qui doivent être payés.

M. Mazankowski: A-t-on défini une date limite à propos d'un code du camionnage uniforme entre les provinces? Avez-vous cherché à définir une date limite, ou bien s'agit-il simplement de...

M. Stoner: Il y a deux aspects aux discussions en cours avec les provinces. L'un des aspects, si vous voulez, concerne le contrôle du camionnage interprovincial par le gouvernement fédéral dans le cadre de la Loi nationale des transports.

M. Mazankowski: À une époque le gouvernement fédéral avait cette autorité.

M. Stoner: C'est exact, mais elle a été transmise...

M. Mazankowski: En 1953 ou 1954?

M. Stoner: Oui, et ces pouvoirs ont été transmis à la suite d'une modification à la Loi sur le transport par véhicule à moteur. Nous avons eu plusieurs runions à ce sujet. La proclamation de la troisième partie a été acceptée par les provinces, mais jusqu'à présent nous n'avons pas vraiment réussi à mettre au point une formule nous permettant de regrouper cela sous une disposition

[*Text*]

ment to take back, if you will, the authority over interprovincial and international trucking.

On the question of uniform codes, suupplementary discussions were taking place there to see if greater uniformity between the provinces could be achieved to somewhat reduce the headaches that the truckers raise in dealing with more than one province. I think a fair bit of progress has been made in that area, but that has been, if you will, an effort on the part of the provinces to come to a common base.

Mr. Mazankowski: Turning to another subject, Mr. Chairman. I am interested in the work of your Motor Vehicle Traffic Safety Branch and I would like you to outline in some detail, as briefly as you can, I suppose, what this particular branch does. You indicate that there are test programs involving such things as exhaust emission and protection tests: two thousand tests were made of vehicle components such as lights, tires, seat belts and related items. With the advent of the Auto Pact and a number of our vehicles coming in from across the border, what is different in our safety standards vis-à-vis the United States, and how do you monitor the matter of safety in automobiles that are produced in the United States for Canadian purposes. What type of work do you do in the area of the exhaust emissions? It seems as though most of the exhaust emission technology has been developed in the United States. Do we have any real clout in respect of prescribing standards that we, as Canadians, want to serve our particular purpose. How much authority do you have?

• 1035

Mr. Stoner: I understand the nature of your question, and it is because of the close relationship that exists in the industry. I do not think Dr. Campbell, the head of the branch and who could give you a very detailed answer to this, is here. Briefly, however, I think we do carry out tests on, first of all, a number of cars that are made in Canada. There are a fair number of brands that are manufactured in Canada largely and move back and forth across the border. Our safety standards, as you know, apply either at the point of import or the point of manufacture. So we are dealing with a certain number of cars of which we are, if you will, the unique manufacturer. In other cases, the answer is that we have, I think, established a degree of independence, and I do not mean this to be critical of the United States, but indepence of the automobile manufacturers that they have not achieved in the United States.

Mr. Mazankowski: Are your emission standards, for example, different in Canada than they are in the United States?

Mr. Stoner: Yes, the standards that have been set for the Americans for 1975 are somewhat more rigid than the Canadian standards. But if I might just complete the earlier part of my comments, Mr. Mazankowski. We have initiated within our branch a number of recalls that had not been picked up in United States, and, in fact,

[*Interpretation*]

permettant au gouvernement fédéral de reprendre, si vous le voulez, la juridiction relative au camionnage interprovincial et international.

À propos de la question d'un code uniforme, des discussions supplémentaires ont eu lieu pour voir si on ne pourrait pas parvenir à une plus grande uniformité entre les provinces et supprimer les difficultés que rencontrent les camionneurs traitant avec plusieurs provinces. Je crois que des progrès ont été faits en ce domaine, et que les provinces se sont efforcées de trouver une base commune.

M. Mazankowski: Je voudrais aborder un autre sujet, monsieur le président. Je me suis intéressé aux travaux de votre Direction de la sécurité automobile et routière et j'aimerais que vous nous disiez brièvement et à l'aide de détails ce que cette direction fait en particulier. Vous nous avez dit qu'il y avait des programmes d'essai concernant les échappements et les mesures de protection, que 2,000 essais avaient été faits sur des éléments automobiles comme les phares, les pneus les ceintures de sécurité et ainsi de suite. Avec l'arrivée du Pacte automobile et le fait que plusieurs véhicules proviennent des États-Unis, quelle est la différence entre nos normes de sécurité et les normes américaines, et comment contrôlez-vous la sécurité des automobiles fabriquées aux États-Unis à destination du marché canadien? Quels sont les travaux que vous faites à propos des émissions de gaz d'échappement? Il semble que toute la technologie relative aux émissions d'échappement ait été mise au point aux États-Unis. Avons-nous des difficultés à prescrire des normes que nous aimerions voir répondre à nos objectifs particuliers. Quels sont les pouvoirs que vous détenez en la matière?

M. Stoner: Je comprends la nature de votre question, et je pense que cela est dû aux rapports très étroits qui existent dans cette industrie. Je ne pense pas que le Dr Campbell, qui est le chef de cette division et le seul à pouvoir vous répondre de façon détaillée, soit ici. Toutefois, nous faisons des essais avant tout sur nombre de voitures fabriquées au Canada. Il y a un nombre important de marques fabriquées au Canada et transportées de part et d'autre de la frontière. Nos normes de sécurité, comme vous le savez, s'appliquent soit au lieu d'importation ou à l'usine. Ainsi nous avons à faire à plusieurs voitures dont, si vous voulez, nous sommes l'unique fabricant. Dans les autres cas, la réponse est que nous avons défini un degré d'indépendance, et je ne veux pas me montrer critique à l'égard des États-Unis, mais je parle de l'indépendance des fabricants d'automobiles telles qu'elles n'existent pas encore aux États-Unis.

M. Mazankowski: Vos normes concernant le gaz d'échappement sont-elles différentes au Canada de celles des États-Unis?

M. Stoner: Oui, les normes qui ont été définies par les Américains pour 1975 sont plus rigides que les normes canadiennes. Mais je voudrais avec votre permission terminer ma première réponse, monsieur Mazankowski. Nous avons dans notre division décidé d'un nombre de rappels qui n'avaient pas été effectués aux États-Unis et qui en

[*Texte*]

eventually led to recalls in United States as well. So it is not really just a question of having a branch there saying, "Me, too." I think that is a fair question, given the nature of the industry. I am sorry that Dr. Campbell is not here because he really has I think quite an impressive story to tell.

Mr. Mazankowski: Do you have different standards in Canada for tires, seat belts and lights and items of that nature?

Mr. Stoner: There are no common standards on many of these things but where much of the testing turns up it is in things like the brake system and this is sometimes in a particular series that is run through. It is not just the whole run of the year and so on.

But I would think on the question of tires, we are now moving with legislation which I think is before the House to bring replacement tires, the tires you buy after the first ones you have on your car, under federal control. This has been under provincial control to date. That is a pretty serious area because the general quality of a replacement tire has been found to be about one-quarter less effective than the tire that is on the original automobile so that it is really quite important that these be brought under control and test and be subject to recall. We hope this legislation will go through the House so that we will be able to do that.

Mr. Mazankowski: Just one short question.

Mr. Stoner: I am sorry I took so long. I apologize.

Mr. Mazankowski: That is fine, Mr. Stoner. Has your department ever gone to an automotive manufacturer and said: this is a safety compliance that we, as a department, insist you must have on the automobile that you produce for sale in Canada?

Mr. Stoner: Yes, we have, sir.

Mr. Mazankowski: On a number of occasions?

Mr. Stoner: I think we have on a number of occasions. I think in some cases I believe we are in the process of taking action now against one company for failure to comply. We have certainly done it on a number of occasions.

The Chairman: I will go to Mr. Mackasey, but I will just follow up Mr. Mazankowski's questioning, Mr. Stoner. Due to the doubling of the price of crude oil, which we are all very well aware of and the increase in the price of gas, has there been any request from regions within Canada to the department perhaps to be less stringent in enforcing the emission exhaust controls which definitely do increase gas consumption? Has there been any tendency or any request for the department to relax a little bit on this concept due to the high price of fuel?

Mr. Stoner: Yes, sir. This is a matter which, incidentally on the question of emission controls, is a sort of joint jurisdiction between ourselves and the Department of the

[*Interprétation*]

fin de compte ont provoqué des rappels aux États-Unis également. Il ne s'agit donc pas uniquement de disposer d'une division qui dise: «Moi également». Je pense que c'est là une question équitable, étant donné la nature de l'industrie. Je regrette que le Dr Campbell ne soit pas ici car il aurait sans aucun doute des détails fort intéressants à vous communiquer.

M. Mazankowski: Les normes canadiennes concernant les pneus, les ceintures de sécurité, les phares et ainsi de suite sont-elles différentes?

M. Stoner: Il n'y a pas de norme commune à tous ces éléments mais la plupart des tests s'appliquent au système de freinage par exemple et à toute une série en particulier. Il ne s'agit pas uniquement de la production de l'année mais de toute la série.

A propos des pneumatiques, nous avons une législation qui est maintenant présentée à la Chambre, visant à mettre sous contrôle fédéral les pneus de remplacement, c'est-à-dire ceux que l'on achète après que le premier train de pneus ait été usé. Jusqu'à présent il s'agissait d'un contrôle provincial. C'est là un domaine particulièrement sérieux car la qualité générale des pneus de remplacement s'est révélée être inférieure dans le quart à celle des pneus originaux et par conséquent il est très important qu'un contrôle s'effectue et que l'on puisse procéder à des rappels. Nous espérons que la Chambre va adopter cette législation pour nous permettre de le faire.

M. Mazankowski: Une dernière question.

M. Stoner: Je regrette d'avoir pris tant de temps. Veuillez m'en excuser.

M. Mazankowski: C'est très bien, monsieur Stoner. Votre ministère s'est-il déjà adressé à un fabricant d'automobiles pour lui suggérer des mesures de sécurité que le ministère veut voir prises à propos des automobiles fabriquées et vendues au Canada?

M. Stoner: Oui, monsieur.

M. Mazankowski: Dans combien de cas?

M. Stoner: Je pense que ces cas sont nombreux. Dans certains cas nous exerçons des poursuites à l'encontre de la compagnie qui n'a pas respecté ces mesures. Nous l'avons déjà fait en maintes occasions.

Le président: Je vais donner la parole à M. Mackasey, mais j'aimerais avant poursuivre les questions de M. Mazankowski, monsieur Stoner. Étant donné l'augmentation par deux du prix du pétrole brut, ce dont nous sommes conscients, étant donné l'augmentation du prix de l'essence, des régions du Canada se sont-elles adressées au ministère lui demandant d'être moins exigeant en matière de contrôle des gaz d'échappement, qui sans aucun doute augmentent la consommation d'essence? Y a-t-il eu une tendance ou des demandes adressées au ministère pour être plus souple en matière d'émission en raison du prix élevé du carburant?

M. Stoner: Oui, monsieur. La question du contrôle des échappements dépend en fait de notre juridiction et de celle du ministère de l'Environnement mais il y a eu nom-

[*Text*]

Environment but there have been a number of representations on this aspect. As a result the Canadian government took a decision about six months ago not to use the catalytic converter which requires, as you know, unleaded gasoline.

• 1040

This was regarded as being a saving in terms of both the fuel cost, the cost to the industry, the oils industry generally, with respect to converting to gasoline, and the additional benefits that were gained in terms of the environment, seem to be very marginal. There was a good deal of discussion on it, but it was a question I think of a tradeoff at the time and the government decided to take somewhat less on cars manufactured in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Stoner.

Mr. Mackasey: Following up on the Chairman's question, Mr. Stoner, obviously what you are saying is that we have reduced emission control standards slightly because of the cost of fuel. Am I right in that?

Mr. Stoner: At the time the original decision was taken to move to standards slightly below those in the United States the fuel crisis had not reached its peak.

Mr. Mackasey: Is any consideration being given to changing the decision in the light of the marginal profit the oil companies got, perhaps roll back their profits a little and come back to the original emission standards which were either active or inactive at the time?

Mr. Stoner: As I say, the original decision was taken before the really sharp increases in fuel energy developed. I think your point has some validity. Perhaps it is not so much the returns to the oil companies which this program was designed to assist but rather to try to assist the Canadian consumer a little bit in the price of what he would have to pay for his automobile.

Mr. Mackasey: On the other hand, he might have to walk. Even Mr. Chairman does not like the area he has walked into, but I know he appreciates ...

The Chairman: No, I have nothing ...

Mr. Mackasey: ... my right to raise these points.

The Chairman: No, no. I am sorry, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: My point is that the original emission standards were designed to reduce as much as possible the lead content in the atmosphere. There has been a lot of talk recently about the potency of lead. Is there any justifiable reason that our emission standards should be reduced below that of the Americans?

Mr. Stoner: Well, I think this was a matter that was discussed pretty rigidly between the departments concerned and between the ministers concerned and certainly the feeling was that the degree of toxicity, if you will, that was involved by the additional expense was almost minimal.

[*Interpretation*]

bre de demandes à ce sujet. A la suite de ces demandes, le gouvernement canadien a, il y a environ six mois, décidé de ne pas utiliser le convertisseur de catalyse qui comme vous le savez nécessite de l'essence sans plomb.

On a estimé qu'il s'agissait d'une économie sur le prix du carburant, le prix payé par l'industrie, celle des raffineries en général, et les bénéfices supplémentaires acquit en matière d'environnement semblent très marginaux. On en a beaucoup discuté, mais il s'agissait à mon avis d'une question de commercialisation et le gouvernement a décidé d'être moins exigeant à propos des voitures fabriquées au Canada.

Le président: Je vous remercie monsieur Stoner.

M. Mackasey: Pour reprendre la question du président, monsieur Stoner, vous dites en fait que nous avons diminué les normes relatives à l'échappement en raison du prix du carburant. Est-ce exact?

M. Stoner: Lorsque l'on a décidé de fixer des normes légèrement inférieures aux normes américaines, la crise du pétrole n'avait pas atteint son maximum.

M. Mackasey: Est-ce que l'on envisage maintenant de modifier cette décision à la suite des profits marginaux obtenus par les compagnies pétrolières, peut-être en diminuant leurs profits quelque peu et en revenant aux normes d'émission telles que définies à l'origine et qui étaient soit actives ou inactives à l'époque?

M. Stoner: Comme je l'ai dit, la décision a été prise avant que n'interviennent les augmentations importantes sur les carburants. Je crois que votre argument est excellent. Peut-être que ce programme ne visait pas particulièrement les bénéfices des compagnies pétrolières mais plutôt ce que le consommateur canadien devait payer pour son automobile.

M. Mackasey: D'un autre côté, il se pourrait qu'il ait à marcher. Même si le président n'aime pas les quartiers où il doit marcher, je sais qu'il reconnaît ...

Le président: Non, je n'ai rien ...

M. Mackasey: Mon droit à poser ces questions.

Le président: Non. J'en suis désolé, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Ce que je veux dire c'est qu'à l'origine les normes sur les gaz d'échappement visaient à réduire autant que possible la teneur en plomb dans l'atmosphère. Il y a eu beaucoup de discussions récemment à propos de cette question. Y a-t-il une raison suffisante pour que nos normes concernant les gaz d'échappement soit inférieures américaines?

M. Stoner: Eh bien, c'est une question qui a été abordée entre les ministères concernés et les ministres concernés et on a estimé que le degré de toxicité, si vous voulez, qui était impliqué par cette dépense supplémentaire était presque minime.

[*Texte*]

Mr. Mackasey: Then the Americans are demanding too high a standard?

Mr. Stoner: I think to some degree that might be the case. I think that is the view taken by some of our ministers.

On the question of fuel consumption and so on that relates to these pollution controls, I do not think the energy crisis itself was all that important a factor in the decision, because the addition of pollution control devices, while it does cut back on the productivity of your gallon of gasoline, does much less so than all these fancy frills like power windows and all the other bits and pieces that you want in your car.

Mr. Mackasey: You are worried about price and I am worrying about survival. You can do without power windows, you do not have to buy them, because you can survive without them. But I am not too sure that we are further ahead by reducing the cost of an automobile and then in 10 years find out the population is poisoned with lead. That is all I am trying to say.

The Chairman: Come on out to the prairies, Mr. Mackasey; there is no need for that.

Mr. Mackasey: Anyway, Mr. Stoner, I have made my point and I do not think there is any use belabouring it. I am not here to protect the ministers, I am worried about people.

Mr. Mazankowski: You made the point yourself.

The Chairman: Mr. Guay, did you have a question?

Mr. Stoner: I think, sir, we were reassured, before adopting these standards completely, by the Department of Health and Welfare that such standards were certainly not dangerous in either the short or long run. I think if there had been any question of what you were saying being true I certainly do not think that . . .

Mr. Mackasey: Am I right in saying that in 1975 the American standards will be more stringent than Canadian?

Mr. Stoner: To the extent that they will have catalytic converters on them and use unleaded gasoline.

Mr. Mackasey: And our point in relaxing in this area is basically the additional cost of the automobile to the consumer.

Mr. Stoner: I think it was a variety of factors that were . . .

Mr. Mackasey: Well, that was the one you gave a few minutes ago, the cost to the consumer. Do you not think General Motors can absorb this little gadget?

• 1045

Mr. Stoner: I would like to think they could, but I do not know whether they would.

[*Interprétation*]

M. Mackasey: Alors les normes américaines sont trop élevées?

M. Stoner: Je pense que dans une certaine mesure ça pourrait être le cas. C'est à mon avis l'opinion de certains ministres.

A propos de la question de la consommation en carburant dans le cadre des contrôles sur la pollution, je ne crois pas que la crise de l'énergie elle-même soit un facteur important dans la décision, car l'addition d'éléments de contrôle de la pollution, tout en diminuant le rendement par gallon, a moins d'effets que tous ces procédés comme les vitres électriques et ainsi de suite que l'on trouve dans les voitures.

M. Mackasey: Vous vous inquiétez du prix et je m'inquiète de la survie. On peut se passer de vitre électrique, il n'est nécessaire de les acheter, car on peut très bien s'en priver. Mais je ne pense pas que l'on puisse diminuer encore le coût des automobiles et découvrir que dans 10 ans les gens sont empoisonnés par le plomb. C'est tout ce que je cherche à dire.

Le président: Dans les prairies, monsieur Mackasey, il n'y a pas besoin de cela.

M. Mackasey: En tout cas, monsieur Stoner, j'ai présenté mon argument et je ne pense pas qu'il y ait lieu de le poursuivre. Je ne cherche pas à protéger les ministres; je m'inquiète des canadiens.

M. Mazankowski: C'est vous-même qui avez abordé ce sujet.

Le président: Monsieur Guay, avez-vous une question?

M. Stoner: Il me semble, monsieur, qu'avant d'adopter ces normes tout à fait, le Ministère de la Santé et du Bien-être nous a assuré que ces normes n'étaient absolument pas dangereuses à plus ou longs termes. Si ce que vous dites est vrai, je ne pense pas que . . .

M. Mackasey: Aie-je raison de dire qu'en 1975 les normes américaines seront plus sévères que les normes canadiennes?

M. Stoner: Dans la mesure où les américains utilisent des convertisseurs de catalyse et de l'essence sans plomb.

M. Mackasey: La raison pour laquelle nous demandons une plus grande souplesse est essentiellement celle des coûts supplémentaires des automobiles payées par les consommateurs.

M. Stoner: Il me semble qu'il y avait plusieurs facteurs qui étaient . . .

M. Mackasey: Eh bien, c'est celui que vous avez mentionné il y a quelques instants, le prix payé par les consommateurs. Ne pensez-vous pas que General Motors pourrait absorber le prix de ce petit gadget?

M. Stoner: Je pense qu'elle pourrait le faire mais je ne sais pas si elle voudrait.

[*Text*]

Mr. Mackasey: Why would they not, if they were told to, if you set the standards accordingly? Or are you telling me they fix prices, these automobile companies.

Mr. Stoner: I do not think the government has had that much success in being able to fix the price of the automobile. You know, there were some voluntary programs tried out a little while ago.

Mr. Mackasey: I will let you off the hook, Mr. Stoner, but I think the implications are clear.

What are the time factors from Montreal to Ottawa on STOL, when you get running right?

Mr. Stoner: The total time from downtown by car and then...

Mr. Mackasey: No, by STOL. What do you anticipate?

Mr. Stoner: We are talking of the Twin-Otter. I have Mr. Pratt here, but I think a lot of it will depend on the time it takes you to get from downtown to Rockcliffe. That is not, perhaps, an ideal downtown site, but it was the best one that was available. The one in Montreal is, as you know, quite central. So I think the whole trip, with some luck, would be considered to be under perhaps an hour and ten minutes. Mr. Pratt, am I right on that?

Mr. Mackasey: Including automobile time?

Mr. Stoner: Would you like to take the various components of the... If you take the speed of the Twin-Otter and add to it the speed of your automobile through crowds, you get an idea.

Mr. Denis Pratt (Project Manager (STOL)): Mr. Chairman, the total trip time we hope to accomplish when the service is operating properly is about an hour and a quarter. The flight time of the aircraft itself is between 40 and 45 minutes. At the best time in Montreal, say from Place Bonaventure or Place Ville Marie it is less than ten minutes to the airport.

Mr. Mackasey: Mr. Pratt, you talked about automobile service from, we will say, Rockcliffe to downtown. You mean taxicab service?

Mr. Pratt: Actually, we will be operating, sir, a small bus of about 11 passengers from the Rockcliffe airport to a central point in the city.

Mr. Mackasey: And how many passengers, through you, Mr. Chairman, do you anticipate will be on the average STOL trip? How many people will be travelling per flight on this plane?

Mr. Pratt: The aircraft will hold 11 passengers, sir. Normally, if a service of this nature operates at a load factor of around 60 per cent—which would be about six passengers—it would be providing an effective service.

Mr. Mackasey: How many of these are you going to operate a day?

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Pourquoi pas, si vous l'y obligez? Ou bien voulez-vous dire que ces entreprises de construction de l'automobile manipulent les prix?

M. Stoner: Je ne pense pas que le gouvernement ait eu beaucoup de succès dans ses tentatives de fixer le prix des automobiles. Vous savez, il y a quelque temps on a essayé des programmes volontaires.

M. Mackasey: Je vais cesser de vous aiguillonner, monsieur Stoner, mais je pense que les implications sont claires.

Une fois que le service d'avions à décollage court sera en fonctionnement, combien de temps faudra-t-il pour aller de Montréal à Ottawa?

M. Stoner: La durée totale du trajet du centre-ville en voiture et ensuite . . .

M. Mackasey: Non, le trajet des avions uniquement. Combien prévoyez-vous?

M. Stoner: Les avions seront des Twin-Otter. Je pense que beaucoup dépendra du temps qu'il faut pour aller du centre-ville jusqu'à Rockcliffe. Ce n'est peut-être pas le cite idéal pour l'aéroport mais nous n'en avions pas d'autre. L'aéroport de Montréal est situé, lui, très près du centre. Je pense donc qu'avec un peu de chance tout le voyage pendra un peu moins d'une heure et 10 minutes. C'est exact, monsieur Pratt?

M. Mackasey: Y compris le trajet en automobile?

M. Stoner: Si vous calculiez la vitesse du Twin-Otter et y ajoutiez le temps qu'il faut pour le trajet automobile dans les rues encombrées, vous auriez une idée.

M. Denis Pratt (gérant du projet (ADAC)): Monsieur le président, nous espérons que le temps nécessaire pour l'ensemble du trajet une fois que le service sera en pleine opération ne dépassera pas une heure et 15 minutes. La durée du vol lui-même est de 40 à 45 minutes. Au meilleur moment, il faut moins de 10 minutes pour se rendre de la Place Bonaventure ou de la Place Ville Marie à l'aéroport de Montréal.

M. Mackasey: Monsieur Pratt, vous parliez d'une liaison automobile entre Rockcliffe et le centre-ville. S'agirait-il de taxi?

M. Pratt: Nous aurons, en fait, un minibus pouvant charger environ 11 passagers qui circulera entre l'aéroport Rockcliffe et le centre-ville.

M. Mackasey: Combien de vols y aura-t-il par jour? ront-ils emporter à la fois? Quelle est leur capacité?

M. Pratt: L'avion peut contenir 11 passagers. Pour un service de ce genre, un taux d'occupation de 60 p. 100, c'est-à-dire 6 passagers, le rendraient rentable.

M. Mackasey: Combien de vols y aura-t-il par jour?

[*Texte*]

Mr. Pratt: How many flights?

Mr. Mackasey: Yes.

Mr. Pratt: There will be initially, I believe, 22 return flights.

Mr. Mackasey: That is 132 people. Mr. Stoner, following Mr. McRae's line on the Ottawa to Montreal train service, which now takes approximately 2 hours and 10 minutes as opposed to one hour and 15 minutes, there is not relatively too much difference in time. I do not know what your average number of passengers on the Ottawa to Montreal run is or *vice versa,* but surely to goodness the same type of technology, the same type of expense, put into train service would be much, much more practical than the short hop from Ottawa to Montreal by STOL.

Mr. Stoner: I think there are a number of people who would agree with you on that. We have been carrying out evaluation tests for some considerable time with the railroad companies, particularly now that they are moving towards some equipment that might be a little bit more modern and a little bit faster. I am not talking of very high speed things . . .

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, could I make some suggestions? Some are practical; some are just, I suppose, expressing my frustrations.

One is that we were sold a bill of goods on the present location of the station. It would have been much better to electrify the run in to the old building.

Number two, the CNR, rightly or wrongly, seems to be—CPR is a dead issue by now—doing everything to discourage passengers. They changed the schedule Monday morning and told nobody about it.

• 1050

You travel from Montreal to Ottawa sometimes as fast as from the station here to Parliament Hill because you cannot get cab service. Do not telephone to find out what changes are coming in because you will get a recorded address, an announcement. All in all, there does not seem to be much being done to attract passengers to what I think is the best method of travel—rail

For instance, there are more and more customers for the dial-a-bus service simply because they go out of their way to attract customers. I know what I am saying should be under CTC but I am just wondering what influence you have with CNR to improve the service on that run?

Mr. Stoner: I would agree with many of your points, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Which ones do you agree with then, Mr. Stoner?

Mr. Stoner: Okay, all right; I would agree with you that they could improve their service but I think they could answer this more properly themselves. The turbo-train, as I mentioned, is on the Montreal-Toronto run now and is operating successfully. But, in fairness—and

[*Interprétation*]

M. Pratt: Combien de vols?

M. Mackasey: Oui.

M. Pratt: Au début je crois qu'il y aura 22 vols aller et retour.

M. Mackasey: C'est-à-dire 132 passagers. Pour revenir aux questions de M. McRae sur le service ferroviaire entre Ottawa et Montréal, le trajet dure actuellement 2 heures et 10 minutes, ce qui ne fait pas beaucoup plus que les 75 minutes nécessaires en avion. Je ne sais pas quel est le nombre moyen des passagers sur le train entre Ottawa et Montréal mais il doit quand même être bien plus rentable d'investir ce genre de somme dans l'amélioration du service ferroviaire plutôt qu'aérien.

M. Stoner: Vous n'êtes pas le seul à être de cet avis. Cela fait déjà quelque temps que nous faisons des tests conjointement avec les sociétés ferroviaires, surtout maintenant que celles-ci vont mettre en service des trains plus modernes et un peu plus rapides. Je ne parle pas des trains à grande vitesse . . .

M. Mackasey: J'aimerais faire quelques suggestions, monsieur le président. Certaines sont d'ordre politique, d'autres ne sont que destinées à exprimer mes frustrations.

D'abord, nous nous sommes laissés mener par le bout du nez avec le déplacement de la gare d'Ottawa. Il aurait été bien mieux d'électrifier la ligne jusqu'à l'ancienne gare.

Ensuite, le CNR semble faire son possible pour décourager les passagers, à tort ou à raison. Quant au CPR, n'en parlons pas. On a modifié l'horaire lundi matin et personne n'en a rien dit. Il est parfois plus rapide de se rendre de Montréal à Ottawa que de la gare à la colline du Parlement car il est difficile de trouver des taxis. Ne téléphonez pas pour connaître les changements éventuels à l'horaire, car vous entendrez un message enregistré. De façon générale, on ne semble pas faire grand-chose pour attirer les passagers vers ce qui paraît être le meilleur mode de transport.

Par exemple, il y a davantage de clients utilisant le service d'appel d'autobus, car ces derniers se détournent pour attirer les clients. Je sais que ce que je dis dépend de la CCT, mais je voudrais savoir comment vous pourriez amener le Canadien National à améliorer ses services dans l'avenir.

M. Stoner: Je suis d'accord avec plusieurs de vos remarques, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Avec lesquelles êtes-vous d'accord, monsieur Stoner?

M. Stoner: Je suis d'accord avec vous pour dire qu'ils pourraient améliorer leur service, mais je pense qu'ils seraient plus à même de répondre à cette question. Comme je l'ai dit, le turbo-train fonctionne maintenant entre Montréal et Toronto et de façon excellente. Mais en

[*Text*]

I am certainly not here as a defender or spokesman for CPR—they are looking very seriously at operating with the LRC type of equipment—and this has been under a certain amount of pressure from the Minister and from the government—between Montreal and Ottawa and between Montreal and Toronto. The railroads themselves are moving to a new awareness of this.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I do not want to be rude, but there is one last area that I want to get into. I refer you, Mr. Stoner, the Committee, and anyone else in the audience, to the column by Jim Stewart in yesterday's Montreal *Star* where he visited a CPR station, a CNR station, and a bus company and compared the difference.

At CPR there was, I think, one or two wickets out of 10 or 12 that were open to service people for tickets. At CNR you had as much as an hour's wait in a lineup which is hardly conducive to encouraging passengers. I am still left with the feeling that everything is being done to discourage passenger service so they can increase their efforts and efficiency in the other area.

Mr. Stoner: The only thing I can say on that point, sir, is that when my Minister had his first meeting with the new executive of CNR, the thing that he stressed most during his discussion at that first meeting was: improve passenger service.

Mr. Mackasey: Maybe he should have another meeting with them.

Mr. Stoner: He did last night, sir.

Mr. Mackasey: Good. I will find out when I am going back on Friday.

Mr. Chairman, is the Darling Report part of your general policy study?

Mr. Stoner: Yes, sir; it is, in a sense, announced policy. To bring the policy into effect will require legislation as well as notice of withdrawal to the Commonwealth countries.

Mr. Mackasey: I got to know a little about water service when I was Minister of Labour. You may tell me that it is another department's responsibility, but government departments, theoretically, are supposed to work together. There is not much use in implementing the Darling Report until you do something about training a merchant marine. We have to reach our full capacity in this country because of a shortage of skilled labour. There is not much sense in implementing the Darling Report tomorrow if you cannot find people to man the ships, and the SIU was the first to tell you that.

Has the Ministry of Transport, the Department of Manpower and Immigration, the appropriate unions—namely the SIU and the Guild—thought of getting together, at least a full year ahead of the implementation of the Darling Report, to set up a school to train skilled workers?

Mr. Stoner: Mr. Mackasey, I would like to be able to table, if the documents were not confidential, the memor-

[*Interpretation*]

toute équité, et je ne suis pas ici pour défendre ou parler au nom du CPR, mais ce dernier a étudié attentivement la possibilité d'utiliser les équipements de types LAC et le ministre et le gouvernement ont exercé beaucoup de pression entre Montréal et Ottawa et Montréal et Toronto. Les compagnies ferroviaires elles-mêmes s'en rendent de plus en plus compte.

M. Mackasey: Monsieur le président, je ne voudrais pas être impertinent, mais j'aimerais aborder un dernier domaine. Je vous renvoie monsieur Stoner, membre du comité et toute personne présente ici, à l'article de Jim Stewart, dans le *Montreal Star* d'hier, où il parle d'une visite à la gare du CP, à la gare du CN et à une compagnie d'autobus et fait des comparaisons.

Pour le CP il y avait, je pense, un ou deux guichets sur dix ou douze ouverts au public pour la vente de tickets. Au CN, il fallait faire la queue une heure, et cela ne va pas encourager les passagers. J'ai toujours l'impression que l'on fait tout pour décourager les passagers afin d'accroître les efforts et l'efficacité dans d'autres domaines.

M. Stoner: Tout ce que je puis dire à ce sujet, monsieur, est que lorsque le Ministre a rencontré au début la nouvelle direction du CN, il a souligné essentiellement qu'il fallait améliorer les services de passagers.

M. Mackasey: Peut-être devrait-il rencontrer les responsables à nouveau?

M. Stoner: C'est ce qu'il a fait hier soir, monsieur.

M. Mackasey: Très bien. Je verrai cela à mon retour vendredi.

Monsieur le président, est-ce que le rapport Darling fait partie de votre étude générale de la politique?

M. Stoner: Oui, monsieur; s'agit en un sens de la politique annoncée. Pour appliquer cette politique nous avons besoin d'une législation ainsi que d'un délai de retrait au pays du Commonwealth.

M. Mackasey: J'ai appris pas mal de choses à propos des vices maritimes lorsque j'étais ministre du travail. Vous pouvez me dire qu'il s'agit-là de la responsabilité d'un autre ministère, mais en théorie tous les ministères sont censés travailler ensemble. Je ne vois pas l'intérêt de mettre en application le rapport Darling à moins que l'on forme une marine marchande. Nous n'en sommes pas encore arrivés à notre pleine capacité au Canada par manque d'employés qualifiés. Il n'est pas utile d'appliquer demain le rapport Darling si nous n'avons personne à affecter aux bateaux, et le SIU a été le premier à vous le dire.

Est-ce que le Ministère des transports, le Ministère de la main-d'œuvre et de l'immigration, les syndicats appropriés, à savoir le SIU et la Guild, ont songé à se réunir, au moins une année complète avant la mise en application du rapport Darling, afin de mettre en place une école pour former des employés qualifiés?

M. Stoner: Monsieur Mackasey, j'aimerais présenter ces documents, s'ils n'étaient pas confidentiels, à savoir

[*Texte*]

anda that have been exchanged on the subject in the last couple of years, not only respecting the merchant marine, but the whole transportation sector generally. In five years we may not have enough people to run the system. As you know, CNR are training people now at Gimli.

On the specific question of the merchant marine, we have been looking quite extensively at a program that might be developed possibly with both the unions and with the ship owners. At the moment the training has rested with the provinces, which I think as been a mistake.

• 1055

We are now in discussions with the Department of Manpower to see what we can do to increase the flow of people into the merchant marine. Under our present coastguard training program we have a certain amount of interchangeability with the merchant marine. We have established a transportation training institute and it is our hope that that will gradually be the focal point for developing new training bases. As you know, the unions themselves are starting a program of training seamen. The shipowners are a bit skeptical of some aspects of this training, as to whether it would be...

Mr. Mackasey: It might cost them money?

Mr. Stoner: Whether it would be training them to be union members or whether it would be training them to be seamen, but that...

Mr. Mackasey: It depends which union is trying, set by you or the employers association. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ellis, and then Mr. McRae.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I want to get to the points that Mr. Mackasey raised in a few moments, but there are a couple of other things in which I am particularly interested.

One very quick question: why are we spending $200,000 to $300,000 on a control tower at Carp which is within sight of the Ottawa International Airport tower? If some is coming in under ILS conditions surely there is no need for that much money in a tower for VFR conditions?

Mr. Stoner: It is being developed as a satellite. Perhaps Mr. Walter McLeish might like to give you the details of it.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. W. M. McLeish (Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): We have a criterion of 35,000 movements upon which is based a need for a control tower. This criterion can be adjusted, depending on the mix of aircraft. It could be a lower figure if the mix were such that it warranted air traffic control. The traffic

[*Interprétation*]

les mémoires qui ont été échangés à ce sujet au cours des deux dernières années, non seulement à propos de la marine marchande, mais à tous les secteurs des transports, en général. Dans cinq ans nous n'aurons peut-être pas suffisamment de personnes pour faire fonctionner ce système. Comme vous le savez, le CNA forme des employés à Gimli.

A propos de la marine marchande en particulier, nous avons examiné de façon détaillée un programme qui pourrait être appliqué si possible en collaboration avec les syndicats et les propriétaires de bateaux. A l'heure actuelle, la formation des employés dépend des provinces, et c'est à mon avis une erreur. Nous avons actuellement des entretiens avec le ministère de la Main-d'œuvre en vue d'orienter un plus grand nombre de personnes vers une carrière dans la marine marchande. Le programme de formation de la garde côtière permet certains échanges avec la marine marchande. Nous avons institué un régime de formation dans le domaine des transports et nous espérons pouvoir graduellement nous charger de l'installation de nouvelles bases de formation. Vous savez que les syndicats ont commencé un programme de formation des matelots. Les armateurs sont réticents au sujet de certains aspects de cette formation, cependant...

M. Mackasey: Cela pourrait leur coûter de l'argent?

M. Stoner: Ils se demandent s'ils seraient formés comme membres de syndicats ou comme matelots, mais cela...

M. Mackasey: Cela dépend quel syndicat s'en occupe, si le projet est entrepris par vous ou des associations d'employeurs. Merci, monsieur le président.

Le président: M. Ellis puis M. McRae.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je reviendrai au point soulevé par M. Mackasey dans quelques moments mais il y a une ou deux choses qui m'intéressent au plus haut point.

Une très rapide question: pourquoi dépense-t-on $200,000 à $300,000 pour une tour de contrôle à Carp alors qu'il y a celle de l'aéroport international d'Ottawa? Si quelqu'un arrive dans les conditions ILS, il n'y a ceratinement pas de nécessité de faire des dépenses pour une tour dans les conditions VSR?

M. Stoner: Il s'agit d'une tour auxiliaire. Peut-être M. Walter McLeish pourrait-il nous fournir certains détails à ce sujet.

Le président: Monsieur McLeish.

M. W. M. McLeish (Directeur général de l'aviation civile, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Nous fondons les exigences sur un critère de 35,000 mouvements pour édifier une tour de contrôle. Ce critière peut varier suivant les types d'aéronefs. Le chiffre peut être moins élevé si la variété des appareils est telle que cela exige le contrôle de la naviga-

[*Text*]

at Carp has surpassed the minimum figure, and the projections, since Carp is intended to be the satellite airport for Ottawa...

Mr. Ellis: Thank you, sir; I do not want to use up all my time on this. Do not move, Mr. McLeish, I think my next question will probably be in your field of control as well.

I have had correspondence with the Department, and a letter has gone or is just going out of my office with regard to the problems we have had at Frobisher Bay. In the estimates we are dealing with now, under Major Capital Projects I notice that the VOR/DME Systems-Arctic Procurement and Installation program is currently estimated at only $2.3 million, but we are only looking at $180,000 for Forecast Expenditures to March 31, 1974. Is that because of winter work? Is this because we are going to make all those expenditures in the summer time? Why are we spending so little in the winter up there when obviously there were some problems?

Mr. McLeish: The VOR installation at Frobisher was originally placed there three to four years ago. But it turned out that the terrain was not suitable for an ordinary VOR so we had to change to a doppler-type VOR. That work has just been completed. We have now moved into the test phase prior to commissioning. The remaining expenditure is related to...

Mr. Ellis: What you are telling me is that that work has been done. But that does not seem to be reflected in this estimate, or is it not shown in this area? Surely that work was not done for $180,000.

Mr. Stoner: What page are you looking at?

Mr. Ellis: I am looking at page 27-34 of the Air Navigational Services where it shows the VOR/DME equipment, the Forecast Expenditures to March 31, 1974 of only $180,000. I see the estimate for the whole year is a little over $2 million, but that is only $180,000. My understanding was that that doppler equipment was going in this winter. I am courious as to where the expenditure is.

• 1100

In a general way, Mr. Stoner might consider this while that information is being looked up. Do I understand that the program, at the expenditure of some $2 million, is complete? It appears here that the total cost of the program is slightly over $2 million, and it would seem to me that there is a need for a much greater expenditure in that particular area and in the Arctic as a whole.

Mr. Stoner: Yes, sir, but not included—Mr. Hagglund may want to speak to this point—in the current estimates was a program that was announced and is in our five-year program for a very much more extensive updating of facilities. I do not know, Mr. Hagglund, if you would like to comment on that. It will give you some idea, Mr. Ellis, of the magnitude of the program that is projected.

[*Interpretation*]

tion aérienne. Le trafic à Carp a dépassé le chiffre minimal et les projections, étant donné que Carp deviendra un aéroport satellite d'Ottawa...

M. Ellis: Merci, monsieur; je ne veux pas gaspiller tout mon temps à discuter ceci. Ne bougez pas, monsieur McLeish, ma prochaine question s'adressera probablement aussi à vous.

J'ai échangé de la correspondance avec le Ministère et une lettre vient de quitter ou quittera bientôt mon bureau concernant les problèmes auxquels nous avons à faire face à Frobisher Bay. Dans les crédits que nous étudions présentement, sous la rubrique Grands travaux d'équipement, j'observe que le coût des dispositions VOR de mesure de distance—Achats et installations pour l'Arctique, n'est estimé qu'à $2.3 millions présentement et nous n'examinons que $180,000 de prévisions au 31 mars 1974. Est-ce à cause des travaux d'hiver? Est-ce parce que toutes les dépenses seront faites au cours de l'été? Pourquoi avons-nous dépensé si peu en hiver alors qu'il y a tant de problèmes?

M. McLeish: Le dispositif VOR a d'abord été installé à Frobisher Bay il y a trois à quatre ans. Mais on a constaté que le terrain n'était pas favorable pour l'installation VOR ordinaire et nous avons dû changer le dispositif pour un VOR du type Doppler. Le travail vient d'être terminé. Nous passons maintenant à la base d'essais avant de le commissionner et le reste des dépenses en rapport à...

M. Ellis: Vous dites que les travaux sont faits, mais cela ne semble pas se refléter dans ce crédit ou est-ce que cela n'appartient pas à ces postes? Certainement ces travaux n'ont-ils pas été faits pour $180,000.

M. Stoner: A quelle page êtes-vous?

M. Ellis: A la page 27-35 des services aériens où on indique les dispositif VOR de mesure de distances, avec dépenses prévues jusqu'au 31 mars 1974 de $180,000 seulement. Je vois que le coût estimatif pour l'année entière dépasse à peine $2 millions et ce chiffre n'est que $180,000. J'avais cru comprendre que le dispositif Doppler était installé cet hiver. J'aimerais en savoir le coût.

M. Stoner pourrait peut-être y réfléchir pendant qu'on cherche cette information. Dois-je comprendre que le programme des 2 millions de dollars représente toutes les dépenses? Il semble, d'après ce que je vois ici, que le coût global du programme soit un peu plus de 2 millions de dollars et il me semble que des dépenses beaucoup plus élevées s'imposent dans l'Arctique en général.

M. Stoner: Oui, monsieur, mais non compris, M. Hagglund voudra peut-être parler à ce sujet—dans le budget actuel un programme annoncé dans notre activité quinquennale de perfectionnement de toutes les installations. Je ne sais pas, Monsieur Hagglund, si vous auriez quelques observations à faire, cela vous donnera une idée Monsieur Ellis de l'étendue du programme projeté.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Hagglund.

Mr. M. Hagglund (Administrator, Arctic Transportation Agency): The program that has just been approved for the Arctic is on the order of $43 million to improve the community airports in the Arctic over a five-year period. It includes bringing them all up to the standard that we accept as normal in southern Canada. This includes aircraft manoeuvring areas, landing aids, meteorological services and the operation and maintenance of the total airport.

Mr. Ellis: What about VOR/DME equipment?

Mr. Hagglund: VOR/DME equipment will either be associated with the air route structure to provide a vhf airway, or will also be used as a landing aid.

Mr. Ellis: How much has been forecast for that particular area?

Mr. Hagglund: For the VOR/DME for 1974-75 to 1979-80 there is a total of $5.2 million.

Mr. Ellis: What is the approximate cost of a single VOR installation?

Mr. Hagglund: It varies according to where you install it. The average cost would be somewhere around $200,000.

Mr. Ellis: Thank you very much. I wonder if Mr. McLeish has the information on the Doppler and the Frobisher?

Mr. McLeish: I apologize, Mr. Chairman. I am not sure whether the figure you are referring to is a bulk purchase figure, because we normally purchase all of our VOR/DME on the basis of bulk purchase for all sites. I am sorry, I just cannot lay my hands on it.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have some other questions and I would be quite happy to get this later on. I will be at all of the following meetings of the Committee, and there is certainly no immediate urgency for it, but I would be most interested in following this matter up.

Mr. Chairman, if I could now turn my questioning to surface transportation I would like to follow up in part what Mr. Mackasey touched on. I for one very strongly, like Mr. Mackasey, feel that the STOL service between Montreal and Ottawa will be a complete fiasco, frankly. I do not know if anyone has ever ridden in a Twin Otter at 6,000 feet on a July day, but I can assure you that you need to have your seat belt done up tightly because, if you do not, you will hit the roof of the cabin. They are not a very comfortable aircraft. They are a delightful aircraft for what thy are intended for, but they are not a very comfortable passenger aircraft at operating elevations.

Mr. Chairman, through you to the Deputy, why, when we have as an objective of the department the providing

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Hagglund.

M. M. Hagglund (Administrateur, Agence des transports dans l'Arctique): Le programme qui vient d'être approuvé pour l'Arctique est de l'ordre de 43 millions de dollars pour l'amélioration des aéroports locaux de l'Arctique au cours d'une période de 5 ans. Cela comprend leur normalisation par rapport aux normes établies dans le Sud du Canada. Cela comprend les aires de manœuvre de l'aéronef, les dispositifs d'atterrissage, les services météorologiques, et l'exploitation et l'entretien de l'aéroport dans son ensemble.

M. Ellis: Et le dispositif VOR mesure de distance?

M. Hagglund: L'équipement VOR mesure de distance sera ou partie de la structure des voies aériennes vhf ou servira d'aide à l'atterrissage.

M. Ellis: Et quelles sont les prévisions pour ce secteur en particulier?

M. Hagglund: Les prévisions pour VOR mesure de distance de 1974-1975 à 1979-1980 sont de l'ordre de 5.2 millions de dollars au total.

M. Ellis: Quel est le coût approximatif d'une unique installation VOR?

M. Hagglund: Cela varie suivant l'endroit où le dispositif est installé. Le coût moyen serait de quelque $200,000.

M. Ellis: Merci beaucoup. Je me demande si M. McLeish a l'information sur le Doppler et le Frobisher?

M. McLeish: Je vous prie de m'excuser, monsieur le président, je ne suis pas certain si le chiffre que vous demandez est celui de l'achat en masse car nous achetons d'habitude tout notre équipement VOR mesure de distance en bloc pour tous les sites. Je regrette de ne pouvoir mettre la main dessus.

M. Ellis: Monsieur le président, j'ai d'autres questions à poser et je serai satisfait d'obtenir ces données à un autre moment. J'assisterai à toutes les prochaines séances du Comité et rien ne presse, mais je serai très intéressé de revenir sur le sujet.

Monsieur le président, si vous me permettez d'interroger maintenant sur le transport en surface, j'aimerais poursuivre en partie là où M. Mackasey a terminé. Je partage pour ma part fermement le sentiment de M. Mackasey qui pense que le service ADAC entre Montréal et Ottawa sera franchement un fiasco. Je ne sais si quelqu'un a voyagé dans un Twin Otter à 6,000 pieds dans les airs en juillet mais je puis vous assurer que vous avez besoin de serrer votre ceinture de sécurité car, autrement, vous vous frapperez la tête au plafond. L'aéronef n'est pas très confortable. C'est un appareil gracieux aux fins auxquelles il est destiné mais il n'est pas très confortable pour le voyageur à des altitudes fonctionnelles.

Monsieur le président, j'aimerais par votre entremise, m'adresser au sous-ministre et lui demander pourquoi

[*Text*]

of central executive direction in the areas of planning, why have we not had much more done? We are spending, as I see it, a lot of money on research. Why have we not had a great deal more done on the electrification of trains in Canada? We have been given statistics that the Soviet Union have electrified—this is my recollection—close to 1,000 miles of track annually since the second world war, and here we are in Canada with little or no electrification.

• 1105

We are still driving electric trains over the main run but we are using diesels to provide that electricity when we are providing electricity for all of northern New York and other states from our own hydro power. It seems to me incongruous that we would be using this much by way of fossil fuels when electrification would be so much more efficient. Can you give us some idea why we are not doing more of this?

Mr. Stoner: We are doing a great deal more in the field of research into electrification and other kinds of propulsion over the rail mode. I mentioned earlier the LRC project to which we are contributing through our Transportation Development Agency. We have also funded studies that have been done at the Queens Institute of Guided Ground Transport. The STOL demonstration is a demonstration; it is not a permanent service.

What you say about the Otter is perfectly correct. At the moment I think it is the only available sort of commuter-type aircraft that could be used in a STOL demonstration project. The objectives of that demonstration, I am sure you are aware of this, is to test not only the acceptablity of the passenger to this system but also the community effect, the environmental impact and the systems development. As you know the whole technique of the navigational aids and the approaches and so on is totally different and I think the work that may be developed there will be far more important than the sort of passenger aspect of the STOL itself.

Mr. Ellis: I cannot help being slightly sarcastic. I wonder when the aircraft will be going up for surplus sale.

Mr. Chairman, through you to the Deputy Minister, you mentioned that you were doing a great deal more on research and we have had one report from the Queens research centre that you mentioned but what other documents are available to support your contention that there is a great deal more research in electrification going on. What do we have?

Mr. Stoner: I do not have the full list of them but we have had a number of studies commissioned by the CTC in this area.

Mr. Ellis: Could we have copies?

Mr. Stoner: We will make available whatever we have with respect to rail research and development.

Mr. Ellis: Professor Lukasiewicz was rather critical of some of the work that has been going on to date. What

[*Interpretation*]

nous visons par l'intermédiaire du ministère à fournir le service de direction central de la planification; n'avons-nous pas beaucoup plus accompli. Nous dépensons d'après ce que je vois beaucoup d'argent en recherche. Pourquoi n'avons-nous pas accompli beaucoup plus en matière d'électrification des trains au Canada? On nous a fourni des données sur l'électrification en Union Soviétique où, si je me souviens bien, près de mille mille de voies sont électrifiées annuellement depuis la seconde guerre mondiale et au Canada nous n'avons peu ou pas d'électrification. Nous avons des locomotives électriques mais l'électricité est produite par des moteurs diesel, et pendant tout ce temps nous livrons de l'électricité à tout le nord de l'État de New York et à d'autres états américains. Il me semble incongru de continuer à utiliser des combustibles fossiles alors que l'électrification serait tellement plus efficace. Pouvez-vous nous en indiquer les raisons?

M. Stoner: Nous faisons bien davantage de recherches que par le passé dans le domaine de l'électrification et des autres modes de propulsion ferroviaires. J'ai mentionné précédemment le projet LRC auquel nous contribuons par l'intermédiaire de notre agence de développement des transports. Nous avons également financé l'étude faite à l'Institut Queens sur les transports terrestres guidés. L'expérience ADAC est une expérience, ce n'est pas une liaison permanente.

Ce que vous dites au sujet de l'avion Otter est tout à fait vrai. C'est à l'heure actuelle le seul avion de type courant que nous puissions utiliser pour cette expérience. L'objectif de celle-ci est de vérifier non seulement les réactions des passagers mais également les effets sur les localités, l'environnement et le développement du système. Comme vous le savez, toute la technique de la navigation et de l'approche est totalement différente et je pense que les connaissances ainsi acquises seront bien plus importantes que la liaison aérienne elle-même.

M. Ellis: Je ne peux m'empêcher d'être sarcastique. Je me demande quand cet avion sera vendu aux surplus.

Monsieur le président, on a mentionné que le ministère des Transports fait davantage de recherches et nous avons vu un rapport du Centre de recherches Queens que vous avez mentionné et j'aimerais savoir quels autres documents existent pour prouver votre affirmation que l'on fait davantage de recherches en matière d'électrification. Qu'avons-nous?

M. Stoner: Je n'en ai pas la liste, mais la CTC a commandé un certain nombre d'études dans ce domaine.

M. Ellis: Pourrions-nous en avoir des copies?

M. Stoner: Nous remettrons tout ce que nous avons sur la recherche et le développement ferroviaires.

M. Ellis: Le professeur Lukasiewicz a pas mal critiqué les travaux effectués jusqu'à présent. Que pouvez-vous

[*Texte*]

comments do you have on his report? I read it with some considerable interest.

Mr. Stoner: Yes. I read his report as well. I think there is a general feeling now in Canada, which was certainly not here two or three years ago, that a good deal more attention should be given to the rail mode. I think if you recall about three years ago people were talking then in terms of very high speed types of operations: the aerotrain and the very expensive and rather far off in the future type of operation.

I think if there has been a halt in the system it has been perhaps that we have relied too heavily on the railroads themselves to undertake a great deal of this research and I do not think this has happened. I think this is one of the points my minister made that probably a greater degree of government intervention was required.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, thank you very much. I think very seriously we are entering into a second era of railroads and I would like to suggest through you to the minister that we spend a good deal more time on this subject.

Mr. Stoner: I have the answer to your question now, sir, on Frobisher from Mr. McLeish, if that would be agreeable right now.

The Chairman: Fine, Mr. Stoner. Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Thank you, Mr. Chairman. I apologize for the delay. The $2 million in our estimates for 1974-75 is for DORDME equipment at Footner Lake, Fort Good Hope, Watson Lake, Wrigley, Baker Lake, Hall Beach and Frobisher. It also includes an NDB and perhaps Sanikiluag, a VASIS unit at Baker Lake and a VHF direction finding unit at Yellowknife, for a total of just over $2 million.

• 1110

Mr. Ellis: But it does not tell why that doppler was in here and why it was not shown prior to being installed at Frobisher.

Mr. McLeish: The bulk of the work on the modification of the existing unit at Frobisher to make it into a doppler style was carried on during the latter part of 1972-73. We have had it on trial for some months trying to tune it up to get it to the point where we could commission it.

Mr. Ellis: But the doppler was installed in late 1972-73?

Mr. McLeish: The bulk of it in 1973.

Mr. Ellis: You do not know when in 1973?

Mr. McLeish: During...

Mr. Ellis: That is alright, thank you, Mr. Chairman.

[*Interprétation*]

dire au sujet de son rapport? Pour ma part, je l'ai lu avec beaucoup d'intérêt.

M. Stoner: Oui, je l'ai lu également. Je pense qu'il y a aujourd'hui un courant d'opinions au Canada, qui n'existait pas il y a deux ou trois ans, en faveur du transport ferroviaire. Vous vous souviendrez qu'il y a trois ans on ne parlait guère des projets très futuristes comme l'aérotrain, etc.

Si nous avons quelque chose à nous reprocher, c'est peut-être d'avoir trop fait confiance aux sociétés ferroviaires elles-mêmes pour mener les recherches. Le Ministre a d'ailleurs dit que c'est là un domaine où une plus grande intervention du gouvernement est nécessaire.

M. Ellis: Monsieur le président, je vous remercie. Je pense sérieusement que nous entrons dans une période de renaissance des chemins de fer et que nous devrions faire bien davantage de dépenses dans ce domaine.

M. Stoner: J'ai maintenant la réponse à votre question sur Frobisher, si vous voulez l'entendre maintenant.

Le président: Très bien, monsieur Stoner. Monsieur McLeish.

M. McLeish: Je vous remercie, monsieur le président. Excusez ce retard. Les $2 millions inscrits à notre budget de 1974-1975 sont destinés aux équipements DOR/ME à Footner Lake, Fort Good Hope, Watson Lake, Wrigley, Baker Lake, Hall Beach et Frobisher. Cela comprend également une unité NDB et peut-être VASIS à Baker Lake, ainsi qu'une bouée directionnelle VHF à Yellowknife, soit un total d'un peu plus de $2 millions.

M. Ellis: Mais on ne nous dit pas pourquoi cet accélérateur se trouvait là et n'avait pas été indiqué avant d'être installé à Frobisher.

M. McLeish: L'ensemble des travaux de modification des installations existantes à Frobisher en vue de les transformer en accélérateur a été fait au cours des derniers mois de 1972-1973. Nous avons pendant plusieurs mois fait des essais pour amener ces installations à des normes qui nous permettraient d'en faire la recommandation.

M. Ellis: Mais l'accélérateur a été installé à la fin de 1972-1973?

M. McLeish: La plus grande partie l'a été en 1973.

M. Ellis: Quand exactement en 1973?

M. McLeish: Au cours de...

M. Ellis: C'est exact, je vous remercie, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: It is 11 o'clock. If there is some consensus, we should adjourn.

Shall Vote 1 stand? We meet again at 3.30 p.m. on May 2 with the National Harbours Board. Try to get here as soon after the Question Period on Thursday as possible; it will allow you more time for questioning.

The meeting stands adjourned until that time.

[*Interpretation*]

Le président: Il est à présent 11 h 00. Avec votre accord, nous allons ajourner.

Le Crédit nº 1 est-il réservé? Nous nous retrouverons le 2 mai à 3 h 30 pour écouter les représentants de la Commission des ports nationaux. Essayez d'être présents tout de suite après la période des questions jeudi; cela vous accordera plus de temps pour poser vos questions.

La séance est ajournée.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, May 2, 1974

Chairman: Mr. Jack Horner

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le jeudi 2 mai 1974

Président: M. Jack Horner

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Estimates 1974-75—
National Harbours Board

CONCERNANT:

Budget des dépenses 1974-1975—
Conseil des ports nationaux

WITNESSES:

(See Minutes of Proceedings)

TÉMOINS:

(Voir les procès-verbaux)

LIBRARY
JUN - 3 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session
Twenty-ninth Parliament, 1974

Deuxième session de la
vingt-neuvième législature, 1974

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. Jack Horner

Vice-Chairman:

Messrs.

Alkenbrack
Blaker
Blouin
Campbell
Clarke (*Vancouver Quadra*)
Godin
Korchinski
Loiselle
Mackasey
MacKay
Marchand (*Kamloops Cariboo*)
Mazankowski
Nelson
Reynolds
Rose
Stewart (*Marquette*)
Turner (*London East*)
Watson—(19)

(Quorum 10)

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. Jack Horner

Vice-président:

Messieurs

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, May 2, 1974:

Messrs. Reynolds, Alkenbrack, Korchinski, Watson, Marchand (*Kamloops Cariboo*), Rose, MacKay, Clarke (*Vancouver Quadra*), Blackburn and Neale replaced Messrs. McCain, Carter, Blenkarn, Guay (*St. Boniface*), McRae, Blackburn, Ritchie, Masniuk, Benjamin and Rose.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 2 mai 1974:

Messieurs Reynolds, Alkenbrack, Korchinski, Watson, Marchand (*Kamloops-Cariboo*) Rose, MacKay, Clarke (*Vancouver Quadra*) Blackburn et Neale remplacent Messieurs McCain, Carter, Blenkarn, Guay (*Saint-Boniface*), McRae, Blackburn, Ritchie, Masniuk, Benjamin et Rose.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 2, 1974
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Horner (*Crowfoot*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Alkenbrack, Blaker, Blouin, Campbell, Clarke (*Vancouver Quadra*), Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Loiselle, Mackasey, MacKay, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Mazankowski, Nelson, Reynolds, Rose, Stewart (*Marquette*), Turner (*London East*), Watson.

Other Member present: Mr. Bell.

Witnesses: From the National Harbours Board: Mr. D. E. Taylor, Chairman; Mr. E. Ellam, Corporate Secretary; Mr. J. Vreeswijk, Director, Financial Management.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, March 1, 1974, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1975 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 28, 1974, Issue No. 1*).

The Chairman called Votes 90, 95 and L100.

Mr. Reynolds moved,—That the Committee invite Mr. W. G. Rathie, Member of the National Harbours Board, Pacific Region Office, to appear before the Committee.

The question being put on the said motion, it was agreed to on the following division:

YEAS
Messrs.

Alkenbrack	MacKay
Clarke (*Vancouver Quadra*)	Marshall
	Mazankowski
	Nelson
Korchinski	Reynolds—(8)

NAYS
Messrs.

Blaker	Mackasey
Blouin	Turner (*London East*)—(6)
Campbell	
Loiselle	

On motion of Mr. Korchinski, it was agreed,—That the Hudson Bay Route Association be invited to appear before the Committee in relation to the Port of Churchill.

At 5:50 p.m., the Committee adjourned until 8:00 p.m., Tuesday, May 7, 1974.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 MAI 1974
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Horner (*Crowfoot*).

Membres du Comité présents: MM. Alkenbrack, Blaker, Blouin, Campbell, Clarke (*Vancouver Quadra*), Horner (*Crowfoot*), Korchinski, Loiselle, Mackasey, MacKay, Marchand (*Kamloops-Cariboo*), Mazankowski, Nelson, Reynolds, Rose, Stewart (*Marquette*), Turner (*London-Est*), Watson.

Autre député présent: M. Bell.

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: M. D. E. Taylor, président; M. E. Ellam, secrétaire; M. J. Vreeswijk, directeur, Gestion financière.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du vendredi 1er mars 1974 portant sur le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1974 (*Voir le procès-verbal et les témoignages du jeudi 28 mars 1974, fascicule n° 1*).

Le président met aux voix les crédits 90, 95 et L100.

M. Reynolds propose,—Que le Comité invite M. W. G. Rathie, membre du Conseil des ports nationaux, bureau de la région du Pacifique, à comparaître devant le Comité.

Ladite motion étant mise aux voix, elle est adoptée sur la division suivante:

POUR
MM.

Alkenbrack	MacKay
Clarke (*Vancouver Quadra*)	Marshall
	Mazankowski
	Nelson
Korchinski	Reynolds—(8)

CONTRE
MM.

Blaker	Mackasey
Blouin	Turner (*London-Est*)—(6)
Campbell	
Loiselle	

Sur une motion de M. Korchinski, il est convenu:—D'inviter un représentant de la Hudson Bay Route Association à comparaître devant le Comité au sujet du port de Churchill.

A 17 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 h 00, le mardi 7 mai 1974.

Le greffier du Comité
Nino Travella
Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, May 2, 1974

• 1541

[*Text*]

The Chairman: Gentlemen, I think we should proceed. We have before us this afternoon, the National Harbours Board. On my immediate right, Mr. Taylor, the Chairman of the Board. Mr. Ellam is sitting down over to the side and Mr. Vreeswick, the Director of Financial Management, is on Mr. Taylor's immediate right.

We are dealing with Votes 90, 95 and L100 found on page 27-78 of the Blue Book.

TRANSPORT

G—National Harbours Board

Vote 90—Payment to the National Harbours Board—$800,000

Vote 95—Payment to the National Harbours Board Non-Budgetary—$450,000

Vote L100—Advances to the National Harbours Board—$32,711,000

Total Program—$33,961,000

I should advise the Committee that on Thursday, May 9, the CNR has agreed to come before the Committee, and on Tuesday, May 14, we will have the estimates of the Post Office Department. We still have no one to come before the Committee for Thursday, May 16, Tuesday, May 21, or Thursday, May 23, but the Chairman of the Board of the CPR, Mr. I. D. Sinclair, has agreed to come before the Committee on Tuesday, May 28.

So the Committee is duly notified as to what the Clerk and the Chairman are attempting to do to keep this Committee occupied between now and the end of May.

The question is now open. Mr. Korchinski, did you have your hand up?

Mr. Korchinski: Yes, if I am in order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Korchinski.

Mr. Korchinski: I have not been a frequent visitor to your distinguished committee, but I am very interested in the port at Churchill. I was disturbed after last year's meetings because there was some $2 million left over that the government did not know how to spend. I have never known a government that did not know what to do with the money that was available. Have they been able to find a place to sink it into, if I can put it that way?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. D. Taylor (Chairman, National Harbours Board): We trust that we will not have found a place to sink it, but that we will find a very logical and profitable place to spend the funds which have been made available and which are recorded in this year's vote for Churchill.

The difficulty last year—and I recognize that it was something over which there was a great deal of discussion—was that a complete program had not been advanced to Treasury Board covering the various facets of it. We have done so; the program totals $12.5 million, and of the, I believe, $3.3 million that is included in this year's budget, we now have programs which will extend, even now we can see, beyond $2 million.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 2 mai 1974

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, je crois que nous devrions commencer. Comparaissent devant nous cet après-midi les représentants du Conseil des ports nationaux. A ma droite, M. Taylor, président du Conseil. M. Ellam est assis sur le côté et M. Vreeswijk, directeur de l'administration financière, est à la droite de M. Taylor.

Nous étudions les crédits 90, 95 et L100 que vous trouverez à la page 27-79 du budget.

TRANSPORT

G—Conseil des ports nationaux

Crédit 90—versement au Conseil des ports nationaux—$800,000

Crédit 95—versement au Conseil des ports nationaux-poste non budgétaire—$450,000

Crédit L100—avances au Conseil des ports nationaux—$32,711,000

Total au titre du programme—$33,961,000

Je dois informer que le comité, que les représentants du CN sont convenus de paraître devant notre comité le jeudi 9 mai; le mardi 14 mai, nous étudierons le budget du ministère des postes. Nous n'avons encore personne pour le jeudi 16 mai, le mardi 21 mai et le jeudi 23 mai, mais le président du conseil CP, M. Il D. Sinclair, a accepté de se présenter devant le comité le mardi 28 mai.

Le comité est dûment informé du fait que le greffier et le président s'efforcent d'occuper le comité d'ici à la fin du mois de mai.

Nous pouvons maintenant passer aux questions. M. Korchinski avait peut-être levé la main?

M. Korchinski: Oui, si mon intervention est recevable, monsieur le président.

Le président: Monsieur Korchinski.

M. Korchinski: Je n'ai pas rendu très souvent visite à votre distingué comité, mais la situation du port de Churchill m'intéresse beaucoup. Je suis tracassé depuis la réunion de l'an dernier car il y avait à cette époque une somme excédentaire de quelques 2 millions de dollars que le gouvernement ne savait comment dépenser. Je n'ai jamais connu aucun gouvernement qui ne sache pas comment dépenser de l'argent mis à sa disposition. Le gouvernement a-t-il été en mesure de trouver un moyen d'écouler cette somme, si vous me permettez le jeu de mots?

Le président: Monsieur Taylor.

M. D. Taylor (président, Conseil des ports nationaux): Nous n'avons pas, je crois trouver le moyen d'écouler cette somme, mais bien au contraire nous avons découvert où la dépenser de façon très logique et très utile, et cette affectation figure au crédit voté cette année pour Churchill.

La difficulté que nous avons éprouvée l'an dernier—et j'admets que cela a suscité pas mal de discussions, était qu'aucun programme complet n'avait été proposé au Conseil du Trésor, de manière à couvrir tous les aspects du problème. Mais maintenant, c'est chose faite; le programme s'élève à 12,500,000 dollars et au titre des 3,300,000 millions de dollars, qui je crois font partie du budget de cette année, nous avons mis en œuvre des programmes dont le coût s'élèvent jusqu'à présent à plus de 2 millions de dollars.

[*Texte*]

So the answer to your question is yes, sir.

Mr. Korchinski: Yes. When I used the term "sink" I was not using it literally. I was thinking about dredging.

Mr. Taylor: Yes, sir.

Mr. Korchinski: I am sure you are quite aware of the need for dredging. Modern-day transportation requires deeper draughts on ships and I think this also applies to Churchill. It would be ridiculous to say that we will take all ships that are defunct or ready to collapse and we will send them up to Churchill and we will sink them there. Actually one ship was sunk there several years ago and we never did get the proper answer for that, but be that as it may.

I understand that there is a definite plan now that you are working on. For the benefit of somebody who does not know, considering that you started from scratch last year, I am starting from scratch now, would you describe what you are planning to do at the Port of Churchill?

• 1545

Mr. Taylor: As I say, the total program that has been proposed to Treasury Board is $12.5 million. It includes wharf rehabilitation which was estimated something over a year ago now at about $5 million. We will be glad to provide the figures exactly sir, on the reactivation of the dredge. Then there is dredging of which you are speaking, about $3.6 million; the raising of the north grain gallery, about one million dollars. There was an indicated requirement for a tug which would have cost about $1.2 million; and contingencies in engineering which would cost about $1.4 million.

I just want to point out and have on record for the Committee since this question has been raised that this was one of four programs put forward by the National Harbours Board, which the Minister of Transport did support. They ranged in cost from about $6 million to over $30 million. There has been a great deal of detailed further study on this since the WEOC conference last July and there will be some adjustments in these figures. As a matter of fact, one of the things we are attempting to do is reduce the cost of wharf rehabilitation and perhaps provide a breakwater as part of the total cost. But within the framework of the dollars which the program has now been allocated, the program for Churchill has been proposed and is no longer in the very vague state it was last year.

Mr. Korchinski: To what depth are you dredging?

Mr. Taylor: I believe it will be to 35 feet. This will provide for the vessels as we see them that will use the port.

Mr. Korchinski: This is not the maximum depth to which you are dredging in the St. Lawrence.

Mr. Taylor: The maximum depth in the St. Lawrence for most parts is 35 feet. Certainly in the lower part of the St. Lawrence, which is not under our jurisdiction. But there are deeper drafts than that yes.

[*Interprétation*]

Je peux donc répondre oui à votre question.

M. Korchinski: Parfait. Lorsque j'ai parlé «d'écouler», je ne voulais bien sûr pas dire noyer. Je parlais en fait des travaux de dragage.

M. Taylor: En effet.

M. Korchinski: Vous savez, j'en suis sûr, que des travaux de dragage sont nécessaires. A l'heure actuelle, les moyens de transport modernes entraînent l'apparition de navires à plus fort tirant d'eau et je crois que cela est également vrai pour le port de Churchill. Il serait ridicule de dire que nous avons envoyé à Churchill, pour les y écouler, tous les navires agonisants ou prêts à tomber en morceaux. En fait, un navire a coulé là-bas il y a quelques années, et nous ne sommes jamais parvenus à savoir pourquoi, ni comment, mais que fasse ce qui se peut.

Je peux comprendre qu'il existe à l'heure actuelle un plan définitif sur lequel vous travaillez. Pour la gouverne de ceux qui ne sont pas au courant, et compte tenu du fait que vous êtes parti l'an dernier de zéro, je vais moi aussi partir de zéro et vous demandez de nous dire ce que vous prévoyez faire pour le port de Churchill.

M. Taylor: Comme je l'ai dit, l'ensemble du programme proposé au Conseil du Trésor s'élève à $12,500,000. Il comprend la rénovation jetées, entreprise qui avait été évalué il y a un peu plus d'un an aux environs de 5 millions de dollars. Nous serons heureux de vous fournir tous les chiffres nécessaires à propos de la remise en service de la drague; il y a également les travaux de dragage d'un coût approximatif de $3,600,000 dont vous venez de parler; il y aussi le surélèvement de la gallerie à grain nord, dont le coût est de l'ordre d'un million de dollars. En outre, il est semble-t-il nécessaire de prévoir un remorqueur d'un coût approximatif de $1,200,000, ainsi que certaines dépenses techniques imprévues qui coûteraient environ $1,400,000.

Je tiens à faire remarquer ici, de manière à ce que cela figure au procès-verbal du comité, que puisque la question a été évoquée, il s'agit de l'un des quatre programmes présentés par le Conseil des ports nationaux avec l'appui du ministre des Transports. Le coût de ces programmes va d'environ 6 millions de dollars à plus de 30 millions de dollars. De nombreuses études plus approfondies ont été réalisées à ce sujet depuis la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest qui s'est tenue au mois de juillet et ces chiffres devront bien sûr encore être ajustés. En fait, nous essayons notamment de réduire le coût des travaux de rénovation des quais et jetées, et peut-être aussi, de construire un brise-lame au titre du montant total du programme. Mais compte tenu des modalités financières, le programme du port de Churchill a bel et bien été proposé et il ne s'agit donc plus d'un vague projet comme l'an dernier.

M. Korchinski: A quel profondeur draguez-vous?

M. Taylor: Je crois que nous irons jusqu'à 35 pieds. Cela suffira pour les navires qui, pensons-nous, utiliseront le port.

M. Korchinski: Ce n'est pas la profondeur maximale à laquelle vous draguez dans le Saint-Laurent.

M. Taylor: Sur la majeure partie du cours du Saint-Laurent, la profondeur maximal est de 35 pieds. Il est certain que des navires à plus fort tirant d'eau peuvent emprunter le courant inférieur du Saint-Laurent qui ne relève toutefois pas de notre juridiction.

[*Text*]

Mr. Korchinski: There are deeper drafts?

Mr. Taylor: In the St. Lawrence, yes.

Mr. Korchinski: You do not consider that you will be getting any bigger boats into the Hudson Bay or is this planned in such a way that you do not have ships with deeper drafts?

Mr. Taylor: No, no. This is planned based on the best estimates we can put forward of the likely size of vessel which will utilize the facilities at Churchill.

Mr. Korchinski: As far as the tugboat facilities are concerned, would you just briefly describe the type of operation that you conduct at Churchill?

Mr. Taylor: Did you say the tugboat facilities sir?

Mr. Korchinski: Yes.

Mr. Taylor: This is a question of whether the existing tug there, which is utilized not only for the movement of vessels with various other in-harbour functions, can service the total purpose of a somewhat expanded port. Whether a second tug will be required is being looked at carefully. It depends to a substantial degree on the analysis of the workload of the one that is there now.

Mr. Korchinski: Does that depend on the draft of a ship that would be inhere?

Mr. Taylor: I do not think so.

Mr. Korchinski: Is it more or less on the amount of business?

Mr. Taylor: I think it depends on the characteristics of the ship to a degree. Some of the vessels that are now coming to Churchilll do not need tugs. This is happening on occasions and perhaps will happen more frequently.

The real question we face is whether there will be a requirement for some vessels requiring two tugs, one at either end of the vessel. We are looking at that very carefully.

Mr. Korchinski: Do you find that the type of a vessel coming into Churchill is such that it can withstand the rigors of the type of conditions it might meet in northern waters, for example, as opposed to, say, sovereign waters where there is no ice—where there is the possibility of ice flows and that sort of thing?

Mr. Taylor: The major number of vessels that go into Churchill are vessels that are particularly suited for that route and are ice-strengthened for that purpose. To my knowledge this is largely governed by insurance regulations, and I do not believe you can very easily make the comparison between the St. Lawrence route and the route that way.

• 1550

Mr. Korchinski: When you talk about insurance this is quite disillusioning in a sense, because everybody seems to think that the minute you move into Churchill right away there is an insurance risk. This is not a fact, is it?

[*Interpretation*]

M. Korchinski: Les tirants d'eau admissibles sont plus élevés donc?

M. Taylor: Pour le Saint-Laurent oui.

M. Korchinski: Ne pensez-vous pas faire passer de navires plus gros par la baie d'Hudson ou avez-vous prévu les choses de manière telle que les navires à plus fort tirant d'eau ni passeront pas?

M. Taylor: Non. Les plans sont basés sur les prévisions les plus exactes possibles que nous puissions faire quant à la taille probable des navires qui relâcheront à Churchill.

M. Korchinski: Pour ce qui est du remorqueur, pourriez-vous nous décrire brièvement les opérations effectuées à Churchill?

M. Taylor: Avez-vous parlé des opérations de remorquage, monsieur?

M. Korchinski: En effet.

M. Taylor: Il s'agit de savoir si le remorqueur actuel qui sert non seulement au mouvement des navires mais également à d'autres opérations portuaires suffirait à la tâche dont le cadre d'activités portuaires élargies. Nous étudions attentivement la situation pour voir si un second remorqueur est nécessaire. Cela dépend dans une très grande mesure de notre analyse des tâches qui sont actuellement imposées au remorqueur existant.

M. Korchinski: Cela dépend-t-il du tirant d'eau des navires?

M. Taylor: Je ne le pense pas.

M. Korchinski: Cela dépend plus ou moins de l'ampleur des activités?

M. Taylor: Je crois que cela dépend dans une certaine mesure des caractéristiques du navire. Certains navires qui relâchent actuellement à churchill n'ont pas besoin de remorqueur. C'est parfois le cas et je pense que cela se produira de plus en plus souvent.

La véritable question est à mon sens de savoir si nous n'aurons pas certains navires qui ont besoin de deux remorqueurs, le premier à l'avant et le second à l'arrière. Mais nous étudions la situation très attentivement.

M. Korchinski: Estimez-vous que les navires qui relâchent actuellement à Churchill ont des caractéristiques qui leur permettent de résister au rigueur des eaux septentrionales, par exemple, par opposition pourrions-nous dire aux eaux libres de glace—c'est-à-dire lorsqu'il y a possibilité de formation de glace flottante?

M. Taylor: La plupart des navires qui relâchent à Churchill sont conçus pour ces eaux et leur coque est renforcée en conséquence. A ma connaissance, ces caractéristiques sont en grande partie régies par les règlements en matière d'assurance, et je ne pense pas qu'il soit aisé de faire la comparaison entre la Voie maritime du Saint-Laurent et les routes de la Baie d'Hudson.

M. Korchinski: Puisque vous parlez d'assurance, c'est assez décevant dans un sens parce que tout le monde semble croire qu'à partir du moment où on affecte un navire à la route de la Baie d'Hudson, il y a un risque, n'est-ce pas?

[*Texte*]

Mr. Taylor: It is not a fact in the sense of an insurance risk. Certain dates, which are those of the insurance companies, are put on the movement of vessels there. It rather has an effect on the shipping season.

Mr. Korchinski: That is right, the shipping season, but the very vessels are not in any real danger. In the years of experience that we have had, outside of that one that was just about to go at any place—I remember talking to the Honourable Mr. Pickersgill at that time when I was trying to get some information which I never did get. The point is that there is no real danger to any shipping going into Churchill, is there?

Mr. Taylor: I have never shipped into Churchill.

Mr. Korchinski: You have never shipped; I have not seen Jesus Christ and I am a Christian. Let us be realistic about it.

Mr. Taylor: But I have seen vessels come in there with holes in their bows too.

Mr. Korchinski: All right, but I have also seen them in Montreal. What have you got the drydocks for?

Mr. Taylor: Certainly as far as navigation requirements during the general shipping season are concerned, to my knowledge there are no real problems. I think you are quite correct on that.

Mr. Korchinski: All right.

Mr. Chairman, how much time do I have left?

The Chairman: You have about three more minutes.

Mr. Korchinski: Do you have a helicopter service and that type of thing to guide these ships in as required whenever the ice is floating?

Mr. Taylor: We have a very integrated service. Incidentally, I should like to note the fact that Mr. Roy Illing, the Marine Administrator responsible for the entire marine administration, including the National Harbours Board, is here today.

Combined with the marine services element of that, yes, we have a very extensive surveillance system, ice reconnaissance system and methods of assisting the vessels coming there including substantial ice-breaking assistance.

Mr. Korchinski: Is there any real contact between the Hudson Bay Route Association and your organization here, or the Harbours Board, as to their demands? They think they can double the voluem that can go through there. I am inclined to believe that; I am not sure if they can double it immediately, but I think you can improve on the volume. There seems to be real stagnation in the National Harbours Board. What in the world is really holding up the development of that port? The world is moving on, and it seems that there are people who just slow progress. Why?

Mr. Taylor: I cannot answer the question as definitively as you might like, but we have never been of the opinion that the capacity of the existing facilities at Churchill has been completely tested. Something in the order of 25 million bushels is about the average handle—which is very good, incidentally, in the short 83-day shipping season. We believe this could be extented to 30 million bushels or beyond, but we have never been faced with that requirement so it is difficult for us to answer the question beyond that point.

[*Interprétation*]

M. Taylor: Pour ce qui est risque dans l'optique des assurances, ce n'est pas le cas. Les compagnies d'assurance prévoient les dates d'ouverture et de fermeture de la route de la Baie d'Hudson, et c'est ce qui détermine la saison de navigation.

M. Korchinski: C'est exact, mais les navires ne courent aucun danger en fait. Nous avons une certaine expérience à ce sujet—et je me rappelle avoir discuté de la question avec l'honorable M. Pickersgill à l'époque où j'essayais d'obtenir des renseignements que, par ailleurs, je n'ai jamais reçus. Le fait est que la navigation dans la région du Churchill ne présente aucun danger. Est-ce exact?

M. Taylor: Je n'y ai jamais navigué.

M. Korchinski: Vous n'avez jamais navigué; je n'ai jamais vu Jésus-Christ, et pourtant je suis chrétien. Soyons réalistes.

M. Taylor: Mais j'ai vu relâcher des navires qui avaient des trous à l'étrave.

M. Korchinski: C'est exact, mais j'en ai également vu à Montréal. A quoi servent les cales sèches?

M. Taylor: En fait, pour ce qui est des modalités de navigation pendant la saison de navigation, il n'y a à ma connaissance aucun problème. Vous avez, je crois, tout à fait raison à ce sujet.

M. Korchinski: Parfait.

Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Encore trois minutes.

M. Korchinski: Disposez-vous d'un service d'hélicoptères ou d'autres services qui vous permettent de guider les navires lorsqu'il y a des glaces dérivantes?

M. Taylor: Nous avons un service extrêmement bien intégré. En passant, je ferais remarquer que nous avons parmi nous cet après-midi M. Roy Illing, notre Administrateur responsable de toute l'administration des questions maritimes, y compris le Conseil des ports nationaux.

Si l'on comprend les services maritimes de ce genre, en effet, nous disposons d'un système de surveillance et de reconnaissance des glaces extrêmement complet et nous pouvons également aider les navires qui ont besoin d'un brise-glace.

M. Korchinski: Y a-t-il véritablement communication entre la *Hudson Bay Route Association* et votre organisation, ou les Ports nationaux, et cette association a-t-elle la possibilité de se faire entendre auprès de vous? Ses représentants sont d'avis qu'on pourrait doubler le volume des opérations et je suis porté à les croire. Je ne sais pas si on pourrait y arriver immédiatement, mais il est certain que les activités pourraient être élargies. Il me semble qu'il y a là une certaine stagnation du fait du Conseil des ports nationaux. Qu'est-ce qui nous empêche que diable de procéder au développement de ce port? Tout évolue et il me semble que certains n'évoluent que lentement. Pourquoi?

M. Taylor: Je ne puis répondre à votre question de manière aussi définitive que vous le souhaiteriez, mais nous n'avons jamais été d'avis que le potentiel des installations existant à Churchill ait jamais été mis entièrement à l'épreuve. La moyenne des activités est de l'ordre de 25 millions de boisseaux, ce qui est, soit dit en passant, une excellente performance compte tenu du fait que la saison de navigation ne compte que 83 jours. Nous pensons pouvoir arriver à 30 millions de boisseaux ou peut-être plus, mais on ne nous a jamais demandé de le faire, et il nous est donc diffile de répondre à la question.

[*Text*]

Mr. Korchinski: Have you ever made a sincere attempt to try to test its capacity? You are really moving into another sphere, that is, the northern area. One of these days we will find that we need that port and we will not have tested it to its full capacity.

Mr. Taylor: We simply cannot test it without the grain's being shipped there for utilization.

Mr. Korchinski: That is the Wheat Board's fault then, is that it?

Mr. Taylor: I would not put it that way, but we do not have the grain to handle.

Mr. Korchinski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Neale, I believe there is some kind of agreement that you take Mr. Nelson's place, and I understand—Mr. Mazankowski is giving me signals—that Mr. Bell will be the first up for his side. I had Mr. Carter down; anyway Mr. Neale.

Mr. Carter: I will defer to Mr. Bell.

• 1555

Mr. Neale (Vancouver East): Thank you. Mr. Chairman, I would like now to move from Thunder Bay to the Port of Vancouver, if I could. Mr. Rathie, who is a member of the National Harbours Board for the Vancouver and Pacific region, has stated publicly that all these decisions affecting the Vancouver harbour have been approved by Mr. Taylor and the National Harbours Board. Is that correct?

Mr. Taylor: To my knowledge, the decisions which required Board approval certainly have been given that.

Mr. Neale (Vancouver East): You would not know whether that would be all of them or not?

Mr. Taylor: I do not know of any specifically that I have taken exception to. I should like to know if there is one and I would be glad to check it.

Mr. Neale (Vancouver East): I will get back to that. I just wanted to try to . . .

Mr. Taylor: It is the common practice.

Mr. Neale (Vancouver East): Mr. Chairman, you stated in a speech in Vancouver on February 19 this year that the municipalities around the Port of Vancouver received about $5 million in NHB grants in lieu of taxes. I wonder if you could tell me how much of this half million accrues to the City of Vancouver.

Mr. Taylor: The major portion of it. My estimate quickly would be $350,000. I would not know exactly.

Mr. Neale (Vancouver East): About $350,000.

Mr. Taylor: Of that order, yes.

Mr. Neale (Vancouver East): I wonder if you could now tell me how much of this amount has been paid in lieu of taxes from Empire Stevedoring, Canadian Stevedoring and Canadian National Railways since the NHB took over their operations and then leased the facilities back to these companies.

[*Interpretation*]

M. Korchinski: Avez-vous vraiment essayé de déterminer en pratique le potentiel maximum de ces installations? Il s'agit en fait d'un secteur tout à fait différent, celui des régions septentrionales. Un jour ou l'autre, nous allons nous rendre compte du fait que nous avons besoin d'un port et que nous ne connaissons pas son véritable potentiel.

M. Taylor: Nous ne pouvons le connaître tant que nous ne recevrons pas suffisamment de grain.

M. Korchinski: C'est donc la faute de la Commission canadienne du blé, n'est-ce pas?

M. Taylor: Je ne dirais pas cela, mais il ne reste pas moins vrai que nous ne recevrons pas suffisamment de grain, pour pouvoir arriver à une conclusion.

M. Korchinski: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Neale, je crois que M. Nelson a accepté que vous preniez son tour et je crois compredre—M. Mazankowski me fait signe—que M. Bell prendra le premier la parole pour son parti. J'avais auparavant le nom de M. Carter mais, quoiqu'il en soit, la parole est à vous, monsieur Neale.

M. Carter: Je cède mon tour à M. Bell.

M. Neale (Vancouver-Est): Monsieur le président, merci. J'aimerais maintenant passer de Thunder Bay au port de Vancouver, si je le puis. M. Rathie qui est membre du Conseil des ports nationaux pour Vancouver et la région du Pacifique a déclaré publiquement que toutes les décisions affectant le port de Vancouver avaient été approuvées par M. Taylor et le Conseil des ports nationaux. Est-ce exact?

M. Taylor: A ma connaissance, les décisions qui nécessitent l'approbation du Conseil ont reçu cette approbation.

M. Neale (Vancouver-Est): Savez-vous si c'est le cas pour toutes les décisions?

M. Taylor: Que je sache, je ne me suis opposé à aucune décision. J'aimerais savoir s'il y en a eu une et dans l'affirmative, je serais heureux de vérifier la chose.

M. Neale (Vancouver-Est): Je vais y revenir. Je voulais essayer . . .

M. Taylor: C'est ce qui se fait d'habitude.

M. Neale (Vancouver-Est): Monsieur le président, vous avez déclaré le 19 février dans un discours que vous avez prononcé à Vancouver que les municipalités qui entourent le port de Vancouver avaient reçu environ 5 millions de dollars en subventions du CPN en remplacement de taxes. Pourriez-vous nous dire sur ce demi-million de dollars, la part qui revient à la ville de Vancouver?

M. Taylor: La plus grosse partie. Pour faire une estimation rapide, je dirais 350,000 dollars. Je ne connais pas le chiffre exact.

M. Neale (Vancouver-Est): Environ 350,000 dollars.

M. Taylor: Environ, oui.

M. Neale (Vancouver-Est): Pourriez-vous me dire quelle somme a été payée en remplacement des taxes par les sociétés Empire Stevedoring, Canadian Stevedoring et Chemins de fer du Canadien national, depuis que le CPN a rempli ce secteur pour renouer ensuite les installations à ces sociétés?

[*Texte*]

Mr. Taylor: You are talking about the present situation in which the responsibility for the payment of the taxes is the Board's rather than as it had been about two years ago.

Mr. Neale (Vancouver East): Yes, when they were private companies and paying straight taxes on both counts to the City of Vancouver.

Mr. Taylor: They have always been private companies.

Mr. Neale (Vancouver East): But now they have been taken over and the properties have been leased back to them and the NHB is paying grants in lieu of taxes, I understand, instead of the half million dollars that was going into the city coffers previously. Is that correct?

Mr. Taylor: In that order, the operators you refer to are really contractors for the National Harbours Board, yes, and in effect the National Harbours Board is the operator of those facilities.

Mr. Neale (Vancouver East): And is paying grants in lieu of taxes.

Mr. Taylor: That is correct.

Mr. Neale (Vancouver East): Do you have any idea how much the grants in lieu of taxes for those three companies would be for the year?

Mr. Taylor: Again I can give you an estimate. It is probably about $200,000.

Mr. Neale (Vancouver East): I wonder if you have any idea how much these three companies would have paid the City of Vancouver in total taxes for 1974 had they not been taken over by the NHB.

Mr. Taylor: They have not been taken over by the NHB.

Mr. Neale (Vancouver East): Well, whatever the structure is. They are not paying taxes to the city; the NHB is paying grants in lieu of taxes.

Mr. Taylor: Grants in lieu of taxes.

Mr. Neale (Vancouver East): Had the previous structure maintained itself or had it been maintained, have you any idea how much they would have paid the City of Vancouver in taxes?

Mr. Taylor: For about two years immediately preceding this, the City of Vancouver billed these companies directly, which was their privilege.

Mr. Neale (Vancouver East): Right.

Mr. Taylor: And it is my understanding that the tax difference—I spoke to the Mayor about this—is about $200,000 or $300,000, of this order also.

Mr. Neale (Vancouver East): I understand, and you can correct me if I am wrong, that the City of Vancouver is expecting in 1974 about half a million dollars less. The taxes would be $648,000 and they expect to receive on the formula about $150,000 in grants in lieu of taxes for these three companies. Would that be far off the mark?

Mr. Taylor: I would not think those figures are correct. To my knowledge, the difference between the grants in lieu of taxes paid by the National Harbours Board . . .

[*Interprétation*]

M. Taylor: Vous parlez de la situation actuelle dans la mesure où c'est au Conseil à payer les taxes, ce qui n'était pas le cas il y a deux ans de cela.

M. Neale (Vancouver-Est); C'est exact. A ce moment-là, les sociétés payaient directement les deux taxes à la ville de Vancouver.

M. Taylor: Ces siciétés ont toujours été privées.

M. Neale (Vancouver Est): Mais depuis lors ces installations ont été reprises pous relouer à ces mêmes sociétés et le CPN apei des subventions au lieu de payer des taxes, en remplacement de ce demi-million de dollars qui auparavant passait dans les caisses de la ville, est-ce exact?

M. Taylor: Dans ce même ordre d'idée, les exploitants dont vous parlez, sont en fait sous contrat avec le Conseil des ports nationaux et, en effet, c'est ce dernier qui exploite ces installations.

M. Neale (Vancouver-Est): Et qui paie des subventions en remplacement des taxes.

M. Taylor: C'est exact.

M. Neale (Vancouver-Est): Avez-vous une idée du montant de ces subventions pour ces trois sociétés pour cette année?

M. Taylor: Ici, encore je pourrais vous donner une estimation. Il s'agit probablement d'environ 200,000 dollars.

M. Neale (Vancouver-Est): Avez-vous une idée de la somme des trois sociétés payée à la ville de Vancouver au titre des taxes pour 1974 si les installations n'avaient pas été reprises par le CPN?

M. Taylor: Ces installations n'ont pas été reprises par le CPN.

M. Neale (Vancouver-Est): Quoi qu'il en soit, ces sociétés ne paient pas de taxe à la ville c'est le CPN qui paie des subventions en remplacement des taxes.

M. Taylor: C'est cela.

M. Neale (Vancouver-Est): Si on avait conservé la structure précédente, avez-vous une idée des taxes que ces sociétés auraient payées à la ville de Vancouver?

M. Taylor: Pendant les deux années qui ont précédé, la ville de Vancouver facturait directement les sociétés en question, ce qu'elle avait d'ailleurs le droit de faire.

M. Neale (Vancouver-Est): Parfait.

M. Taylor: Et je crois comprendre, j'ai parlé au maire à ce sujet, que la différence de taxes est de 200 à 300,000 dollars.

M. Neale (Vancouver-Est): Je conclus donc, et reprenez-moi si je me trompe, que la ville de Vancouver doit s'attendre à percevoir en 1974 environ un demi-million de dollars de moins. Les taxes se seraient montées à 640,000 dollars alors que la ville va recevoir en vertu de cette formule environ 150,000 dollars de subventions en remplacement pour ces taxes. Est-ce à peu près cela?

M. Taylor: Je ne pense pas que ces chiffres soient exacts. A ma connaissance, la différence entre les subventions versées par le Conseil des ports nationaux en remplacement des taxes . . .

[*Text*]

Mr. Neale (Vancouver East): You said $200,000.

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Neale (Vancouver East): And I have from the assessment department in the City of Vancouver that the taxes paid this year would have been $648,156. Would you think that the assessment department of the City of Vancouver would be correct?

Mr. Taylor: I would imagine they are correct.

Mr. Neale (Vancouver East): Then we are talking about $448,000 difference, are we not?

Mr. Taylor: Obviously there is a difference and I am agreeing that it is into the several hundred thousand dollars, $200,000 or $300,000. The exact figures I have no reason to be concerned about.

• 1600

Mr. Neale (Vancouver East): If your $200,000 is correct, and the city's assessment is correct, then there is a $448,156 difference, right? Okay.

I wonder if you could tell me, or assure me, that you are convinced that there is no conflict of interest in view of the fact that Mr. Rathie has practically monopoly control of cold storage, 80 per cent of it, in the Port of Vancouver while he sits as Chairman of the Vancouver Port Authority. Are you convinced there is no conflict of interest there?

Mr. Taylor: First of all, he is not Chairman of the Vancouver Port Authority. Secondly, the Minister has given his assurance that he is satisfied there was no conflict of interest. So I could not add very much to that.

Mr. Neale (Vancouver East): You accept the . . .

Mr. Taylor: I accept what the Minister says, yes, sir.

Mr. Neale (Vancouver East): Right. I wonder if you would be prepared to table before this Committee all and any contracts between Mr. Rathie's companies—that is plural—and the National Harbours Board or any other agency within the Ministry of Transport.

Mr. Taylor: I really do not know of any.

Mr. Neale (Vancouver East): If there are any in existence, could they be tabled before this Committee?

Mr. Taylor: That is a question you would certainly have to ask the Minister. I am saying I do not know of any, and I would not have the authority to table them in front of this Committee. But certainly it is a valid question. I will ask the Minister and I will be glad to find out if there are any.

Mr. Neale (Vancouver East): Thank you very much.

To get back to my first question, did Mr. Rathie consult with your prior to having the three sheds at the foot of Columbia Street in Vancouver torn down, and if he did, did you concur in this decision?

Mr. Taylor: Mr. Rathie did discuss it with me. There were fire marshals' reports which indicated that this should happen, and the requirements of our planning there certainly were along these lines. At no particular time did I concur or not concur with it. I share my responsibility for Mr. Rathie's having proceeded with the destruction of these sheds, which I recognize from the press caused some great inconvenience.

[*Interpretation*]

M. Neale (Vancouver-Est): Vous avez dit 200,000 dollars.

M. Taylor: Oui.

M. Neale (Vancouver-Est): Et d'après les chiffres du département responsable de la ville de Vancouver, les taxes se seraient élevées cette année à 648,156 dollars. Pe nsez-vous que les chiffres du département de l'évaluation financière de la ville de Vancouver sont exacts?

M. Taylor: Je serais porté à le croire, oui.

M. Neale (Vancouver-Est): Nous parlons donc d'une différence d'environ 448,000 dollars, n'est-ce pas?

M. Taylor: Il y a de toute évidence une différence et je suis d'accord avec vous pour dire que cette différence est de l'ordre de quelques centaines de milliers de dollars, 200 ou 300,000 dollars. Mais je n'ai aucune raison de me préoccuper du chiffre exact.

M. Neale (Vancouver-Est): Si nous posons l'hypothèse que les $200,000 inscrits et l'évaluation de la ville sont exacts, il y aurait donc un écart de $448,156, n'est-ce pas?

Qu'il me soit permis de vous demander de me rassurer sur ce point: êtes-vous convaincu qu'il n'y a pas de conflit d'intérêt étant donné que M. Rathie a à toute fin pratique un contrôle monopolitique des entrepôts frigorifiques dans le port de Vancouver, en fait 80 p. 100, tout en étant président du Conseil du port de Vancouver. Êtes-vous persuadé qu'il n'existe aucun conflit d'intérêt?

M. Taylor: Premièrement, il n'est pas le président du Conseil du port de Vancouver. En second lieu le ministre nous a donné l'assurance qu'un conflit d'intérêt est tout à fait inexistant. On ne peut vraiment pas ajouter grand-chose la-dessus.

M. Neale (Vancouver-Est): Vous acceptez la . . .

M. Taylor: J'accepte à coup sûr la déclaration du ministre.

M. Neale (Vancouver-Est): Qu'il me soit permis de vous demander si vous êtes disposé à déposer devant ce comité tous les contrats conclus entre les sociétés de M. Rathie . . . et je le dis au pluriel et le Conseil des ports nationaux ou avec tout autre organisme du ministère des transports.

M. Taylor: A vrai dire, je n'en connais aucun.

M. Neale (Vancouver-Est): Si de tels contrats existent, pourriez-vous les déposer devant ce comité?

M. Taylor: Voilà bien une question qu'il vous faut adresser au ministre. Je vous dis que je n'ai pris connaissance d'aucun contrat et je ne serais pas habilité à les déposer, s'il y en avait, à les disposer devant ce comité. Néanmoins, cette question est bien fondée. Je la poserai donc au ministre et je me ferai un plaisir de faire cette recherche pour vous.

M. Neale (Vancouver-Est): Je vous remercie beaucoup.

Pour en revenir à ma première question, M. Rathie vous a-t-il consulté avant d'entamer les travaux de destruction des hangars au bas de la rue Columbia à Vancouver? Dans l'affirmative, étiez-vous d'accord avec une telle décision?

M. Taylor: M. Rathie m'en a fait part. D'ailleurs les rapports des agents des incendies en témoignent et les exigences de notre planification concordaient avec ces rapports. Mais jamais ne me suis-je plié à cette décision, pas plus que je ne l'ai contrecarrée. Je suis aussi responsable que M. Rathie qui a entamé la destruction de ces hangars qui je le sais bien en lisant les journaux ont causé de grands dégats.

[*Texte*]

Mr. Neale (Vancouver East): You realize he did it without consulting the Vancouver Waterfront Committee, the Vancouver City Council, or anyone else, and that the City of Vancouver had plans for a type of fishermen's wharf in that area?

Mr. Taylor: I am fully aware there had been a great deal of consultation. Most of it had taken place last fall and perhaps there was none of recent date. It was only one of the sites under discussion as a possible place for the fishermen's restaurant you are talking about, but it was one of them.

Mr. Neale (Vancouver East): There was consultation on where the fishermen's wharf should be located but no consultation with the City of Vancouver on whether those sheds should be torn down.

Mr. Taylor: I do not suppose there was specific consultation on that exact point, no.

Mr. Neale (Vancouver East): I see. Can I ask you if you know if there are negotiations—well, you obviously do if there are—going on now between the owners of Terminal Dock and the National Harbours Board for the same type of set-up as the other three companies I previously mentioned—Terminal Dock?

Mr. Taylor: The owners of Terminal Dock are who?

Mr. Neale (Vancouver East): I do not know, I am sorry, but that is the name of the company, Terminal Dock.

Mr. Taylor: Terminal Dock is a private facility in the Burrard Inlet area. It is a facility operated not by the National Harbours Board.

Mr. Neale (Vancouver East): How much time do I have?

The Chairman: One minute.

Mr. Neale (Vancouver East): One minute. I have a number of questions, but I have to preface my remarks here a little, if I may. I have been in discussion with the Mayor of the City of Vancouver and Alderman S. Pendakur, who is the chairman of the waterfront committee for the City of Vancouver. Theyare very unhappy and very upset with the structure of the control of the Port of Vancouver. In discussions with them, they have come up with some suggestions. I wonder if I could lay them before you and get your views on them.

I am going to suggest in the House what has come out of the discussions, and that is that Vancouver should be removed as a designated NHB port and reconstituted under the provisions of the 1964 Harbour Commissions Act similar to the harbour commission operating in Westminster, North Fraser Harbour Commission, and the South Fraser Harbour Commission. These have all shown a profit over the years—Vancouver is the only one that has not shown a profit—and a seven-man committee should be established, four from the federal government, with the hope that one of them might be from the Prairies because of the grain problems, one from the City of Vancouver or the south municipalities, one from the north municipalities and one from management in that context, and that they be in the same position as the commissions I have mentioned and that they would not report to Mr. Rathie but to the Assistant Deputy Minister of Marine Administration in Ottawa. Do you have any comments on that kind of a suggestion?

[*Interprétation*]

M. Neale (Vancouver-Est): Vous vous rendez compte qu'il a fait ces travaux sans avoir consulté le comité des plages de Vancouver, le Conseil de ville de Vancouver ou tout autre organisme et que la ville de Vancouver songe à construire un quai pour les pêcheurs de cette région?

M. Taylor: Il y a eu de nombreuses consultations et j'en ai pleinement conscience. Ces dernières ont eu lieu pour la plupart l'automne dernier, mais aucune récemment me semble-t-il. On a discuté d'un des emplacements pour installer un restaurant pour les pêcheurs.

M. Neale (Vancouver-Est): Donc il y a eu consultation au sujet de l'emplacement du quai des pêcheurs, mais aucune avec la ville de Vancouver pour décider s'il fallait détruire les hangars.

M. Taylor: Je ne crois pas qu'il y ait eu de consultation précise sur ce point.

M. Neale (Vancouver-Est): Je vois. Qu'il me soit permis de vous demander s'il y avait négociations en cours . . . eh bien à coup sûr vous êtes au courant . . . entre les propriétaires de Terminal Dock et le Conseil des ports nationaux pour la construction du même genre d'installation que l'on trouve dans les trois autres sociétés déjà mentionnées . . . je parle de Terminal Dock?

M. Taylor: Qui sont les propriétaires de Terminal Dock?

M. Neale (Vancouver-Est): Je ne sais pas, mais c'est le nom de la société.

M. Taylor: La Société Terminal Dock est une installation privée dans la région de Burrard Inlet. Cette installation n'est pas gérée par le Conseil des ports nationaux.

M. Neale (Vancouver-Est): Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Une minute.

M. Neale (Vancouver-Est): Bon. J'ai un nombre de questions à poser mais qu'il me soit permis en guise d'introduction de vous dire que j'ai été en contact avec le maire de la ville de Vancouver et l'échevin S. Pendakur, l'actuel président du comité des quais de la ville de Vancouver. Ces personnes sont loin de se réjouir de la structure régissant le contrôle du port de Vancouver. Lors de nos discussions avec eux ils ont présenté une proposition. Me permettriez-vous de vous la soumettre après quoi vous pourrez nous donner votre opinion.

Je vais informer la Chambre que ce qui a découlé de ces débats soit que Vancouver soit rayé de la liste des ports désignés port nationaux et reconstitué au terme des dispositions de la loi sur les commissaires du havre de Vancouver de 1964 qui ressemble à celle qui est en opération à Westminster ou la Commission du havre du nord et à celle de Fraser du sud. Au fil des ans on constate que ce sont là des entreprises rentables et il faut bien dire que seul Vancouver n'a pas accusé de profit si bien qu'un comité composé de sept membres devrait être institué, dont quatre membres du gouvernement fédéral, dans l'espoir que l'un d'eux vienne des Prairies en raison des problèmes rattachés aux céréales, un de la ville de Vancouver ou des municipalités du sud, un des municipalités du nord et un spécialisé dans le domaine de la gestion en ce domaine. Ce comité devrait être sur le même pied que les commissions susmentionnées sans devoir répondre de ses actes à M. Rathie, mais plutôt au sous-ministre adjoint de l'Administration des transports par eau à Ottawa. Auriez-vous des remarques à faire sur ce genre de proposition?

[*Text*]

Mr. Taylor: Oh, yes, I would have quite a few. I would have to ask the Chairman how much time I have.

• 1605

Mr. Neale (Vancouver East): You have all the time in the world. It is us who are limited.

Mr. Taylor: I think there is probably considerable merit in the expansion and extension of the idea of a higher local autonomy in the major operating ports, and to the extent that your question or suggestion covers that point, I am in complete agreement with it.

I would like to qualify that by saying that Vancouver is one of the major national assets and national ports of this country . . .

Mr. Neale (Vancouver East): That is correct.

Mr. Taylor: . . . and thereby requires to be maintained in an integrated and co-ordinated structure with the other part of marine transportation. The Harbour Commissions are organized usually in quite different circumstances and for somewhat different reasons. I know all of the people and I have great respect for them, and many of them operate very fine organizations. To say that they have made a profit and Vancouver has not does not indicate the kind of different restraints, one of them being the fact that the Port of Vancouver pays some $500,000 in grants in lieu of taxes, which are not paid by the Harbour Commissions. I find this part of your argument somewhat counter to the earlier part of your discussion.

I think the representation you suggest is fairly close to that which is presently on the Port Authority, which is now receiving more direct authority locally.

Mr. Neale (Vancouver East): I had better close off before the Chairman throws his gavel this way.

Mr. Taylor: It is a good point.

The Chairman: Thank you, Mr. Neale. If we have time we will come back to you. I have a note from Mr. McCain, Mr. Bell, suggesting that he has to catch an aeroplane. I will hear you now, Mr. McCain.

Mr. McCain: Yes, Mr. Chairman. The entry in respect to the St. John harbour and the development of Rodney terminal does not appear in exactly the same way as it did last year. It indicated revenue to offset expenditure, and as I read this one it does not indicate revenue. Does this mean that the Harbours Board has plans to pick up the tab for Rodney terminal in this year's estimates?

Mr. Taylor: I do not recall the precise terminology used last year, but there has been no change in the program. The estimates here relate to the requirements as the province and ourselves saw it when these estimates were prepared a few months ago. There are continuing discussions, which have been the subject of some publicity, about federal participation but they are not reflected in this and it is not meant that way.

[*Interpretation*]

M. Taylor: Assurément. J'en aurais même plusieurs. Je dois d'abord demander au président s'il me reste du temps de parole.

M. Neale (Vancouver-Est): Prenez le temps qu'il vous faut, c'est nous qui devons nous plier à certaines restrictions.

M. Taylor: A mon sens, l'expansion et le prolongement du concept d'une autonomie locale plus grande dans les grandes installations portuaires en pleine expansion a probablement beaucoup de mérite et dans la mesure où votre question ou votre proposition touche à cet argument, je suis tout à fait d'accord avec vous.

J'aimerais quand même apporter cette réserve en affirmant que Vancouver est un des grands atouts nationaux et des grandes installations portuaires au pays.

M. Neale (Vancouver-Est): C'est juste.

M. Taylor: . . . ce qui suppose qu'il faut la maintenir en l'inscrivant dans une structure intégrée et coordonnée avec les autres secteurs du transport par eau. Les commissions des havres sont organisées d'habitude dans des circonstances fort différentes et pour des raisons tout autres. Je connais tous les commissaires et j'éprouve pour eux un profond respect, car ils assurent la bonne marche d'organisations bien structurées. Toutefois, affirmer qu'il ont réalisé un profit à l'encontre de Vancouver n'explique pas le genre de restrictions différentes dont l'une est attribuable au fait que le port de Vancouver verse quelque $500,000 de subventions en lieu de taxes que ne paient pas les commissions des havres. A mon sens, cette portion de votre argument semble contrer la première partie de votre discussion.

A mon avis, vous nous proposez une représentation qui ressemble étroitement à celle de l'administration du port et qui détient à l'heure actuelle plus de pouvoir local.

M. Neale (Vancouver-Est): J'aurais intérêt à terminer avant que le président ne me coupe la parole.

M. Taylor: Excellente idée.

Le président: Je vous remercie, monsieur Neale. S'il vous reste du temps, nous vous reviendrons. J'ai ici une note de M. McCain, M. Bell, disant qu'il doit prendre un avion. Monsieur McCain, je vous accorde la parole immédiatement.

M. McCain: Oui, monsieur le président. Les entrées eu égard à l'installation portuaire de Saint-Jean et l'aménagement de la gare maritime Rodney ne semblent pas coïncider exactement avec les chiffes de l'an dernier. On y indiquait des recettes qui équilibraient les dépenses mais cette année le budget ne fait pas état des recettes. Dois-je comprendre que le Conseil des ports nationaux songe à assumer le fardeau financier de la gare maritime Rodney dans le budget de cette année?

M. Taylor: Je ne me souviens pas de la terminologie précise de l'an dernier, mais le programme demeure le même. Le budget illustré ici se rapporte aux besoins perçus par la province et nous-mêmes au moment où nous préparions le budget il y a quelques mois. Des discussions permanentes sont en cours qui ont fait l'objet d'une certaine publicité, discussions concernant la participation fédérale. Néanmoins, ces débats ne figurent pas ici et ce n'est pas le sens qu'on veut y donner.

[*Texte*]

Mr. McCain: Did you ever make any statements that indicated there would be federal participation?

Mr. Taylor: I have certainly always supported the fact that the province should discuss this matter with the federal government and very clearly that this was part of the National Harbours Board assets and that it was quite logical.

Mr. McCain: Yes. Of course, the question that arises in the minds of many New Brunswickers is why should it be a Harbours Board asset if the Province of New Brunswick has to pay for it?

Mr. Taylor: That is a very good question. That is the agreement that the Province of New Brunswick made with us to proceed with the building of this terminal in advance of the National Harbours Board being provided with any funds to proceed with it, or as we saw it in terms of time, perhaps a year or two earlier from their viewpoint. So the arrangements were on the basis of them providing the financing at that point in time.

• 1610

Mr. McCain: Your remark would give me as a New Brunswicker at least some encouragement, that you will pick up the tab for this pier, or that it is government policy eventually to pick it up. Is that a fair assumption?

Mr. Taylor: I would not say that it is government policy to pick up the tab for the pier, but certainly discussions are going on with regard to federal participation, and have been for quite some time.

Mr. McCain: I see the estimates of cost are up very materially. I believe it started, if I remember correctly, at $20 million. That is only $1 million out from your initial figure shown here. But you are now up to $29 million in round figures. Why? This is more than the inflationary tendencies or expectations when the pier was begun with the province.

Mr. Taylor: Yes. There certainly has been an effect on it by some inflation. There were rather serious soil conditions determined, which resulted in additional costs due to redesigning of some part of the marginal wharf. That is the wharf directly out in the river. Construction problems in that kind of foundation with 28-foot tides are of great magnitude, and clearly the costs are higher than were anticipated then.

Mr. McCain: The initial engineering prophecies and plans were not exactly what you would call right on. There were some admendments that had to be made to them.

Mr. Taylor: There were amendments.

Mr. McCain: And they have been expensive.

Mr. Taylor: They have been expensive.

Mr. McCain: It is sort of tough on the little Province of New Brunswick to pick up those tabs in view of the initial estimate. I think the phrases that have been passed around, at least by Cabinet ministers, have encouraged us as readers of the press to believe, from Mr. Jamieson's statement, that the province can rest assured that they will pick up all or at least part of it.

[*Interprétation*]

M. McCain: Avez-vous jamais fait de déclaration sur laquelle il y aurait participation du gouvernement fédéral?

M. Taylor: J'ai toujours préconisé les discussions fédérales-provinciales à cet égard et j'ai toujours dit clairement que cela faisait partie des atouts du Conseil des ports nationaux, ce qui me semble fort logique.

M. McCain: Oui. La question qui se présente à l'esprit de nombreux habitants du Nouveau-Brunswick est de toute évidence pourquoi cette entreprise devrait-elle relever du Conseil des ports nationaux si la province du Nouveau-Brunswick doit en assumer le coût?

M. Taylor: Excellente question. Voilà l'entente qu'a conclue la province du Nouveau-Brunswick avec nous quand elle s'est décidée à procéder à l'aménagement de la gare maritime avant que le Conseil des ports nationaux n'ait les fonds pour le faire, soit un an ou deux à l'avance du point de vue du Conseil des ports nationaux. On a donc conclu des ententes en fonction du financement qui devait leur être assuré à ce moment-là.

M. McCain: En qualité de citoyen du Nouveau-Brunswick, votre intervention m'encouragerait au moins un peu si je savais que vous alliez vous charger du coût de ce quai ou si vous me disiez que c'est la politique du gouvernement d'en faire autant éventuellement. Est-ce une hypothèse plausible?

M. Taylor: Je ne dirais pas que la politique du gouvernement est d'assmer le fardeau financier du quai mais à coup sûr, des discussions sont en cours concernant la participation du gouvernement fédéral et cela dure déjà depuis longtemps.

M. McCain: Les coûts estimatifs ont monté d'une façon draconienne. Au départ, me semble-t-il, il s'agissait de 20 millions de dollars. Il n'y a donc qu'un écart d'un million de dollars du chiffre initial illustré ici, mais maintenant, le chiffre à été porté à 29 millions de dollars en chiffre arrondi. Pourquoi? Ce phénomène est sûrement attribuable à d'autres facteurs que les tendances ou les expectatives inflationnistes qui sévissainet quand on a entamé la construction du quai avec la province.

M. Taylor: Oui, l'inflation a certainement influencé cette augmentation. On a déterminé des conditions du sol assez sérieuses qui ont donné lieu à des frais supplémentaires attribuables à la nouvelle concession d'une certain partie du quai marginal. Il s'agit bien du quai qui s'allonge directement dans la rivière. Les problèmes de construction établis sur un tel fonctionnement sans compter des marées de 28 pi. revêtent une très grande importance si bien que les frais sont beaucoup plus élevés que nous l'avions prévu.

M. McCain: Les hypothèses et les plans des ingénieurs au départ n'avaient pas frappé dans le mil. Il a fallu les modifier à coup sûr.

M. Taylor: On a apporté des modifications.

M. McCain: Qui ont été fort coûteuses.

M. Taylor: Assurément.

M. McCain: Il est assez pénible pour une toute petite province comme celle du Nouveau-Brunswick d'assurer les coûts étant donné le budget initial. A mon sens, les phrases qui ont circulé, du moins de la bouche des ministres du cabinet, nous ont encouragé quand nous lisions les journaux à croire sur la foi de la déclaration de M. Jamieson, savoir que la province pouvait être assurée que le gouver-

[*Text*]

This statement has been made in a fashion which would indicate that the Government of Canada would pick it all up. I certainly feel that, in view of other types of construction that have taken place I would like to foster that idea in the minds of the Board and of the government.

Perhaps I did not look far enough in this report, but I do not see a revenue column in your estimates here, and the offsetting revenues. So I was hopeful that you might be budgeting to pick up the tab for the whole cost of Rodney Terminal. I think that should be the policy. I do not think the province should pay for that.

I feel very strongly that the harbours of Canada are for national development. There is no question but that Rodney Terminal is a national asset as well as a provincial and Harbours Board asset, that it can generate savings to Canada, that it can generate work in Saint John, that it is not necessarily competitive with anybody except U.S. ports.

It is not designed to be competitive with another Canadian port. Therefore I think it has a tremendous asset value to this nation, and not only to the Province of New Brunswick and the City of Saint John. So I strongly urge that we might amend the statements which have been attributed to Mr. Jamieson and the press and pick it all up forthwith. I think this is a desirable situation.

The policy of the Harbours Board—I said this last year and I will say it continuously until a change takes place in the House and in this Committee—the modern policy of the Harbours Board is to develop where it is immediately viable. I think the policy of the Harbours Board in Canada has to be to develop a harbour where in the long-term national interest it will be beneficial to Canada. That is the structure.

We are going into Churchill. I support that expenditure. We hope it will make the West more viable as well as the little community which now exists around Churchill. Ithink the same principel applies here. I strongly urge that the policy should include total payment for Rodney Terminal at the earliest possible moment.

What about the replacement of the sheds which were burned? What plans do you have at this moment? I know it is not in this budget, but it is of vital and urgent importance to the city.

Mr. Taylor: I might make a comment, sir, on your remarks, and I do not want to hold you up from your plane. Except for references to ministers, which they must take into account and deal with as they see fit, I support your remarks totally. Saint John is a national asset. It is a national port, in the same sense as I spoke to Mr. Neale about Vancouver. We support in principle the direction which you suggest the ports should go. We are no longer

[*Interpretation*]

nement fédéral assumerait une partie du fardeau financier sinon sa totalité.

Cette déclaration ainsi rédigée alors, nous avons cru que le gouvernement du Canada acquitterait l'ensemble des coûts. Étant donné les autres genres de constructions qui ont eu lieu, j'aimerais semer cette idée dans l'esprit des dirigeants du Conseil et du gouvernement.

Il se peut que je n'aie pas fouillé le rapport en profondeur, mais je ne vois pas de colonne de recettes dans votre budget, pas plus que les recettes compensatrices. Donc, j'avais espéré que vous aviez établi un budget qui puisse absorber l'ensemble des coûts que représente l'aménagement de la gare maritime Rodney. A mon sens, cela devrait être la politique. Je ne crois pas qu'il appartient à la province d'acquitter ces dépenses.

J'ai la conviction profonde que les installations portuaires du Canada visent au développement de la nation. Il ne fait aucun doute que l'aménagement de la gare maritime Rodney est aussi bien un actif national que provincial et un atout du Conseil des ports nationaux, qu'elle peut engendrer des économies au Canada ainsi que du travail à Saint-Jean et que cet aménagement n'est pas de toute nécessité concurrentielle avec toute autre gare à l'exception des installations portuaires américaines.

L'aménagement de la gare maritime Rodney n'est pas conçu pour entrer en concurrence avec d'autres installations portuaires canadiennes. Il s'ensuit qu'elle constitue un actif extrêmement important pour cette nation et non seulement pour la province du Nouveau-Brunswick et la ville de Saint-Jean. Je demande donc instamment que l'on modifie les déclarations attribuées à M. Jamieson et à la presse et que le gouvernement assume tout le fardeau financier de l'entreprise. Je pense que c'est là une situation souhaitable.

La politique du Conseil des ports nationaux . . . Je l'ai dit l'an dernier et je vais le répéter sans cesse jusqu'à ce qu'il y ait un changement à la Chambre et en comité—que la politique moderne du Conseil des ports nationaux est d'entreprendre les exploitations là où elles sont immédiatement viables. A mon sens, le Conseil des ports nationaux doit envisager de développer un havre dans une perspective nationale à long terme qui sera rentable pour le Canada. Voilà la structure en cause.

Nous nous rendons à Churchill. J'appuie cette dépense. Nous espérons que l'Ouest s'en trouvera mieux ainsi que la petite agglomération qui existe maintenant à la périphérie de Churchill. Je pense que le même principe s'applique ici. Je fais donc cette demande pressante auprès du gouvernement pour que sa politique englobe la totalité des paiements de la gare maritime Rodney aussitôt que possible.

Que faut-il penser du remplacement des hangards détruits par les incendies? Quels sont vos plans à l'heure actuelle? Je sais qu'ils ne figurent pas au budget et je crois qu'un réaménagement revêt une importance urgente et vitale pour la ville.

M. Taylor: Qu'il me soit permis, monsieur, d'intervenir sur vos remarques et je ne veux pas vous empêcher de prendre votre avion. A l'exception des mentions des ministres dont ils doivent tenir compte et à laquelle ils doivent donner suite s'ils le jugent bon, j'appuie entièrement vos interventions. Saint-Jean constitue un actif national. C'est une installation portuaire nationale au même titre que Vancouver comme je le précisais à M. Neale. En principe,

[*Texte*]

looking at fewer dollar economic returns in a bookkeeping sense.

Mr. McCain: Short term. Short term.

• 1615

Mr. Taylor: We try to look beyond that. We do not always do it successfully, but we certainly try to look beyond that and I think we have certainly done this in Vancouver. Some one-half of our total budget has been spent in Vancouver. So I believe you are quite right.

On the other question related to the replacement of the sheds, there were two sheds burned down and we have sent forward a Treasury Board submission to the Minister for the replacement of a facility, I believe it is for about $700,000 or $800,000, and we are proceeding with the necessary ground work right now. So that work is already started, sir.

Mr. McCain: Right. What about the perishable shipments? What work is being done, for installations for perishable commodities that pass through the Port of Saint John? Are you expanding that capability?

Mr. Taylor: I do not think it is being expanded. There has been a provision for some additional expenditure in that direction. It is not as adequate as it should be.

Mr. McCain: When will we get your 1973 report?

Mr. Taylor: I believe the printer's date in May 8, at least that is what I understand.

Mr. McCain: Will you be back before this Committee to discuss the 1973 report or is this your only trip?

Mr. Taylor: No, sir, I enjoy two trips here a year, one to come with the estimates—it is one of the privileges that small Crown corporations have, to come in front of their proper political masters, the House of Parliament—and, second, to come and defend them through the Auditor General's report.

Mr. McCain: If I have any time left, you can give it to Mr. Bell.

The Chairman: Are you through, Mr. McCain? Mr. Bell.

Mr. Bell: Mr. McCain stole my questions, but . . .

The Chairman: I was afraid that might happen, that was why I wanted you to make the decision.

Mr. Bell: No, that is perfectly all right. Actually, Mr. McCain has every bit as much interest and knowledge of the waterfront as I do. I would just like to ask a couple of questions to follow them up. In respect of the fire, I know the Harbours Board, including Mr. Taylor, were right on the job—I have asked this question in the House—can you say when the report of the assessment of the fire damage and what is being done in the over-all picture of the harbour will be available?

[*Interprétation*]

nous appuyons la direction que vous voudriez donner aux installations portuaires. Dans un sens comptable, des recettes moindres en dollars ne constituent plus nos préoccupations.

M. McCain: A court terme. A court terme.

M. Taylor: Nous essayons de voir plus loin. Nous n'y réussissons pas tout le temps mais nous essayons certainment de dépasser ce motif et nous l'avons fait à coup sûr dans le cas de Vancouver. Près de la moitié de notre budget total a été affectée à Vancouver. Donc à mon sens vous avez raison.

Pour ce qui est du remplacement des hangars, deux ont été détruits par l'incendie. Nous avons présenté une instance du Conseil du Trésor, au ministre, pour le remplacement de cette installation qui frisera les $700,000 ou $800,-000 et nous commençons dès maintenant les travaux de base nécessaires. Donc, monsieur, on s'est déjà attaqué à cette tâche.

M. McCain: Que dire des marchandises périssables? Quelles mesures avons-nous prises en vue d'aménager des installations pour ces denrées périssables qui s'acheminent par le port de Saint-Jean? Vous prolongez cette capacité?

M. Taylor: Pas que je sache. On a prévu des dépenses supplémentaires à cette fin. Les sommes ne sont pas suffisantes.

M. McCain: Quand obtiendrez-vous votre rapport de 1973?

M. Taylor: La date d'impression sera le 8 mai, si je ne m'abuse.

M. McCain: Reviendrez-vous ici en comité pour discuter du rapport de 1973 ou est-ce votre dernier voyage?

M. Taylor: Non, monsieur. Je viens ici deux fois par année. La première m'amène avec la présentation du budget et c'est là un des privilèges dont jouissent les petites sociétés d'État de venir confronter leurs propres maîtres politiques soit la Chambre du Parlement et la seconde de nous en faire le défenseur par le biais du rapport de l'Auditeur général.

M. McCain: S'il me reste du temps, qu'il me soit permis de l'accorder à M. Bell.

Le président: Vous avez terminé, monsieur McCain? Monsieur Bell?

M. Bell: M. McCain a volé mes questions, mais . . .

Le président: Je craignais que cela ne se produise et c'est pourquoi j'ai voulu que vous preniez une décision.

M. Bell: Non, tout va mieux dans le meilleur des mondes. En réalité, M. McCain est aussi intéressé et sa science est aussi poussée que la mienne sur les questions de grèves et de quais. J'aimerais poser quelques questions pour y donner suite. En ce qui a trait aux incendies, je sais que le Conseil des ports nationaux y compris son représentant M. Taylor ont fait ce travail . . . et j'ai posé cette question à la Chambre . . . Pouvez-vous alors me dire quand nous pourrons disposer du rapport de l'évaluation des dégâts causés par l'incendie et quelles mesures a-t-on prises dans l'ensemble de la scène du havre?

[*Text*]

Mr. Taylor: You mean to replace the sheds which were destroyed, Mr. Bell?

Mr. Bell: I understood that when you went down and visited the damage from the multimillion dollar fire, there was to be an assessment of the damage, but in the light of improvements, how they would fit into the entire port picture. Has there been anything said on that? Is anything available?

Mr. Taylor: Yes. My report to the Minister on that was that in view of the critical timing of Rodney Terminal, the fact that it was already somewhat delayed because of the soil's condition, there should be no further delay occasioned by trying to expand the total concept. So we are replacing required shed facilities that are there and continuing with the concept of the major construction. That did not prove to be a very viable concept. We certainly looked at it deeply, though.

Mr. Bell: Is the project of using the Montreal sheds and transporting them to Saint John still active?

Mr. Taylor: Mr. Guy Beaudet and Steve Weyman are in Saint John today and that is exactly the purpose. They are utilizing an excess shed which will allow us to get on, so it will be constructed this fall. Yes, sir.

Mr. Bell: Were inquiries made as to when a new shed would be available?

Mr. Taylor: When a new shed would be available?

Mr. Bell: When a new shed might be available, before consideration was given to the second-hand one from Montreal?

Mr. Taylor: Oh yes. Oh yes.

Mr. Bell: It was found that the timetable of a new shed, steel and the like would have been much longer than it would take to ship the old used shed from Montreal.

Mr. Taylor: I think there were two considerations, the major one being that this shed was available and certainly will serve the purpose. The second one was that there was good assurance that we can have this in operation before the winter season, which is necessary. There was no such feeling of satisfaction from the reports we put together on any other alternatives.

• 1620

Mr. Bell: In other words, a new shed was considered but the timetable was not nearly as good as for the used shed from Montreal.

Mr. Taylor: I think the critical thing is to have it in operation this December. And, if anything, I made that decision myself; I am not sure that I consulted with Mr. Rathie.

Mr. Bell: Has any consideration been given to the meeting that was requested by the city about the over-all plans of the waterfront in the light of the fire and some delay in Rodney?

[*Interpretation*]

M. Taylor: Vous parlez du remplacement des hangards qui ont péri par le feu, monsieur Bell?

M. Bell: Quand vous vous êtes rendus sur place pour constater les dégâts de plusieurs millions de dollars causés par l'incendie il devait y avoir une évaluation des dégâts mais à la lumière des améliorations, comment s'intègrent-ils dans l'ensemble du décor. Y a-t-il eu une déclaration en ce sens? Peut-on avoir accès à des documents?

M. Taylor: Oui. Le rapport que j'ai présenté au ministre à cet égard était en fonction de l'échange fâcheuse de l'aménagément de la gare maritime Rodney et qui est quelque peu retardé en raison des conditions du sol, mais nous avons soutenu qu'il ne devrait pas y avoir d'autres retards en essayant d'élargir la portée totale du concept. Nous remplaçons les hangars requis et poursuivons les grands travaux de construction. Malheureusement, cette théorie ne s'est pas révélée viable. Nous en faisons toutefois une analyse très sérieuse.

M. Bell: Songe-t-on encore à se servir des hangars de Montréal pour les transporter à Saint-Jean?

M. Taylor: MM. Guy Beaudet et Steve Weyman sont à Saint-Jean aujourd'hui précisément à cette fin. Ces personnes se servent d'un hangar supplémentaire qui nous permettra de poursuivre nos activités si bien que nous pourrons entreprendre la construction à l'automne. Oui, monsieur.

M. Bell: A-t-on mené une enquête pour savoir quand un nouveau hangar sera disponible?

M. Taylor: Vous dites?

M. Bell: Oui, quand on disposera d'un nouveau hangar avant même d'avoir étudié la possibilité de se servir du hangar d'occasion de Montréal?

M. Taylor: Oui.

M. Bell: On a constaté que la construction d'un nouveau hangar et l'acheminement des matériaux prendraient beaucoup plus de temps que si on expédiait l'ancien hangar de Montréal.

M. Taylor: On a tenu compte de deux facteurs dont le principal était que l'ancien hangar était disponible et répondrait aux besoins à coup sûr. En second lieu, on était à peu près certain que ce hangar pourrait fonctionner avant la saison hiémale ce qui était essentiel. Cependant les rapports que nous avons réunis sur d'autres solutions de rechange n'ont pas pu donner ce sentiment de satisfaction.

M. Bell: En d'autres termes, on a considéré la construction d'un hangar neuf, mais le temps requis n'était pas aussi prolongé que pour le hangar disponible de Montréal.

M. Taylor: L'essentiel serait de l'avoir en service au mois de décembre. J'ai pris cette décision moi-même, et je ne crois pas avoir consulté M. Rathie.

M. Bell: A-t-on considéré la demande présentée par la ville, quant à la possibilité d'une réunion concernant les plans généraux ayant trait aux quais compte tenu de l'incendie et des retards à Rodney?

[*Texte*]

Mr. Taylor: Are you speaking of a more recent meeting? I met with the mayor and some of his officials and did go over this entire program on what we were doing.

Mr. Bell: Within two weeks?

Mr. Taylor: You mean in the last two weeks?

Mr. Bell: Yes.

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. Bell: There was another wire sent about this, with responsible civic officials. I asked the Minister in the House about it. However, thanks very much on that. I want to get to the proposed loan of the federal government to the Maritime Employers Association to cover responsibilities in Montreal. I understand that the Harbours Board has recommended this loan. What can you say about this for the information of the Committee?

Mr. Taylor: I believe I can comment on it in some depth, and I would be glad to do so.

As the minister has stated publicly, both in the House and to the press, there is a surplus of waterfront labour, longshoremens' labour, in the St. Lawrence ports. A program has been proposed by the Maritime Employers Association, and it has been supported and recommended by the National Harbours Board, that funds be loaned to the Maritime Employers Association if necessary for the retraining, early retirement and rehabiliation of surplus labour. I used the word "loan" specifically, because the program is for recovery of these funds out of a surcharge on cargo in the St. Lawrence ports.

Mr. Bell: It would be a separate St. Lawrence operation? It would have no effect on Halifax and Saint John?

Mr. Taylor: The charges that will be recovered to repay these loans will not be assessed against ports other than those affected in the St. Lawrence River.

Mr. Bell: Do you feel that competitive charges in the St. Lawrence, charges that are competitive with Saint John and Halifax, would be sufficient to repay this loan?

Mr. Taylor: The calculations indicate that they would be over an extended period of time, which is why government support was needed both for bank loans, and, if necessary, any government loans; perhaps a 10- to 15-year period.

Mr. Bell: The feeling in Saint John and Halifax, unless I read it incorrectly, is that although we appreciate the problems of senior longshoremen being surplus in the St. Lawrence, we feel that a loan might turn out to be a direct grant unless the charges are great enough to cover the repayment. And if the charges are greater, it will harm the St. Lawrence position alongside that of the Maritimes. There might be a tendency to hold down the charges in a competitive way to the extent that the loan could not be repaid, and it might turn out to be a grant.

Mr. Taylor: I could not foresee the future that far. However, our calculations indicate that the estimated amounts that may be required are viable. We should not want total charges for transportation handling in the St. lawrence River to become a discouraging factor to an important part of Canada's shipping community either. We will watch that very carefully.

[*Interprétation*]

M. Taylor: Faites-vous allusion à une réunion plus récente? J'ai rencontré le maire et quelques-uns de ses fonctionnaires et nous avons parlé du programme général.

M. Bell: Depuis deux semaines?

M. Taylor: Vous voulez dire dans les deux dernières semaines qui viennent de passer?

M. Bell: Oui.

M. Taylor: Non, monsieur.

M. Bell: On a envoyé un autre télégramme à ce sujet, et j'en ai parlé au ministre à la Chambre. De toute manière, merci beaucoup. J'ai voulu parler du prêt que le gouvernement fédéral proposait à faire à l'Association maritime des employeurs, afin de tenir compte de toutes les responsabilités à Montréal. J'ai cru comprendre que le Conseil des ports nationaux appuyait ce prêt. Que pouvez-vous nous en dire?

M. Taylor: Je pourrais vous donner des renseignements détaillés.

Tout comme le ministre l'a dit publiquement à la Chambre et devant la presse, il existe un excédent de débardeurs aux quais, dans les ports du Saint-Laurent. L'Association maritime des employeurs a proposé un programme, lequel a été appuyé et recommandé par le Conseil des ports nationaux. On a recommandé que des fonds soient prêtés à l'Association, au besoin, pour le recyclage, la retraite anticipée. J'ai parlé de «prêt» parce que ces fonds seront remboursés par le moyen d'une surcharge qui sera imposée sur les cargos dans les ports du Saint-Laurent.

M. Bell: Cette opération ne concerne donc que le Saint-Laurent? Il n'y aura pas d'effet à Halifax et à Saint-Jean?

M. Taylor: La surcharge qui sera recouvrée afin de rembourser ces prêts ne sera pas imposée dans des ports autres que ceux du Saint-Laurent.

M. Bell: Êtes-vous d'avis que des charges concurrentielles dans les ports du Saint-Laurent et les charges qui seraient concurrentielles à celles imposées à Saint-Jean et à Halifax, suffiraient à rembourser ce prêt?

M. Taylor: Nos calculs indiquent que tel sera le cas au cours d'une période prolongée ce qui explique pourquoi l'appui du gouvernement était nécessaire pour les deux prêts bancaires ainsi que pour tout prêt gouvernemental, si cela devient nécessaire. Il s'agit d'une période de dix à quinze ans.

M. Bell: A Saint-Jean et à Halifax, si je ne m'abuse, on est sensible aux problèmes des débardeurs de longue date qui sont de trop dans les ports du Saint-Laurent, mais nous pensons qu'un prêt deviendrait une subvention directe à moins que les surcharges ne soient assez élevées pour le rembourser. Et si ces charges sont plus élevées, cela va nuire à la position des ports du Saint-Laurent vis-à-vis les ports des Maritimes. Il y aura peut-être tendance à faire baisser ces charges, afin de stimuler la concurrence à un tel point qu'on ne sera plus en mesure de rembourser le prêt. De cette façon-là il deviendrait une subvention tout simplement.

M. Taylor: Je ne peux pas prévoir les événements aussi longtemps d'avance. Cependant, nos calculs indiquent que les montants qui seront nécessaires sont viables. Nous ne voulons pas que les frais pour la manutention des cargaisons dans le Saint-Laurent deviennent un facteur qui va décourager une partie importante de la communauté maritime. Nous allons faire très attention.

[*Text*]

Mr. Bell: I appreciate the answers and I thank, Mr. Chairman.

I would like to say that I back up what Mr. McCain has said, that the Harbours Board has shown great interest in Saint John. The officials have visited there on many occasions, and politicians have had their say about what they are going to do. But it really has reached a desperate stage now, when someone has to start acting and give us a lift in the community so far as the port is concerned. The province is carrying the ball on Rodney Terminal. But I want it on the record again that there can no longer be delayed concrete federal government action so far as the port is concerned, something tangible that federal representatives of all parties can point to and say: "Look, the federal government finally did something for the Port of Saint John."

The Chairman: That is a good note to end on, Mr. Bell. Mr. Nelson.

• 1625

Mr. Nelson: Mr. Chairman, I have some questions for Mr. Taylor which are local in nature but do, I believe, have a general and philosophic application. I want to get back to Burrard Inlet, this time to the eastern portion.

The planning department of the Burnaby Municipal Council has planned a parks system and, in order to plan this adequately, they require and need permanent provision for public water frontage access to Burrard Inlet, to the foreshore; and the area that is most suitable for a marine park facility is in the eastern section of Burrard Inlet.

I have a sketch before me which shows the existing property ownership in the eastern part of Burrard Inlet and I am interested particularly in the whole question of water lots. There are two sites: the Kapoor site and the Texaco site, with which you will be familiar; and the sketch indicates that a good proportion of both properties is made up of water lots.

I think if you asked the general public what a water lot is, they would say, "Well, I do not know". Would you tell me, what is a water lot, in terms of this situation?

Mr. Taylor: I should not want to try to get into a legal definition since this has other implications, but, generally speaking, a water lot is a part of the property owned by some party—on certain occasions, the National Harbours Board—which is below water: which is nominally covered by water.

Mr. Nelson: In this case, the water lots extending out into the inlet are owned by the Kapoor family and by Texaco. What is the rationale behind private ownership of water lots that fall into the areas which might be categorized as marine park areas?

The planning department there are concerned about the development of a park. I see a conflict here because the Kapoor interests, who own the Kapoor site, originally planned to build a marina construction, which would fall in with the general idea of a recreational facility. But they have now switched to heavy industrial plans and this, of course, is in conflict with what the municipality wants to do. Are you familiar with this situation and what is going on?

[*Interpretation*]

M. Bell: J'apprécie vos réponses et je remercie.

Je dois ajouter que j'appuie les remarques de M. McCain, lorsqu'il a dit que le Conseil des ports nationaux s'est beaucoup intéressé à Saint-Jean. Les représentants du Conseil ont visité le port plusieurs fois, et les hommes politiques ont également parlé de ce qu'ils vont faire, mais la situation de ce port est presque désespérée à l'heure actuelle et il faut que quelqu'un commence à agir, afin d'aider le port et toute la communauté. C'est la province qui se charge de la construction de la gare maritime Rodney, mais on ne saurait retarder davantage des mesures décisives de la part du gouvernement fédéral, en ce qui concerne le port de Saint-Jean. Il faut qu'on fasse quelque chose de concret pour que les représentants fédéraux de tous les partis puissent dire que le gouvernement fédéral a finalement fait quelque chose pour aider le port de Saint-Jean.

Le président: Merci, monsieur Bell. Monsieur Nelson.

M. Nelson: Monsieur le président, les questions que je voudrais poser à M. Taylor sont précises mais elles ont également, je pense, une portée générale et théorique. Je veux parler encore une fois de l'est de l'anse Burrard.

Le service de planification du conseil municipal de Burnaby veut aménager des parcs, et pour une planification appropriée, il a besoin d'une voie d'accès permanente au terrain en bordure de l'anse Burrard, c'est-à-dire à l'avant-grève; la région qui convient le mieux à un tel parc est en effet la partie est de l'anse Burrard.

J'ai devant moi un plan des propriétés existantes dans la partie est de l'anse Burrard et je m'intéresse surtout à la question des lots de grève. Il y a deux endroits en question: l'emplacement des Kapoor et celui de Texaco, que vous connaissez sans doute; selon le plan, une bonne proportion de ces deux terrains est constituée de lots de grève.

Je pense que le public ignore ce que c'est qu'un lot de grève. Pourriez-vous me dire ce que c'est qu'un lot de grève, dans ce cas particulier?

M. Taylor: Je ne veux pas donner une définition juridique car cela est une question beaucoup plus large, mais en général, un lot de grève est une partie d'un terrain qui appartient à une partie quelconque, il s'agit du choix du Conseil des ports nationaux, qui est sous l'eau; c'est-à-dire que nominalement le terrain est inondé.

M. Nelson: Donc, les lots de grève qui se trouvent dans l'ance Burrard appartiennent à la famille Kapoor et à Texaco. Ou pour quelle raison ces lots de grève appartiennent-ils à des propriétaires privés étant donné qu'il s'agit d'endroits qu'on pourrait décrire comme parcs marins?

Le service de planification s'occupe de l'aménagement d'un parc. A mon avis, il y a un conflit d'intérêts parce que la famille Kapoor à laquelle appartient l'emplacement, avait envisagé la construction d'un port de plaisance, ce qui se conformait à l'idée générale d'installations récréatives. Cependant, la famille envisage maintenant la construction d'industries lourdes, ce qui va à l'encontre des vues de la municipalité. Êtes-vous au courant de la situation et que se passe-t-il?

[*Texte*]

Mr. Taylor: I am familiar with the sites and I am generally familiar with what you are speaking of. It is a problem that one has in every major port, that is for sure. Arguments have been proposed that all such water lots should be under some form of public ownership and I have listened to the discussions go both ways on it. But many of the things which are with us today are a matter of history and I would not have any idea when those particular water lots may have become the private assets of the people you are speaking of.

Mr. Nelson: Right.

In a case such as this, where the municipality some while ago set aside an appropriation for the purchase of this foreshore area—I think it was about $2 million—now find themselves, I understand, faced with negotiations which may cost them in excess of $4 million. A good deal of these sites consists of water and it seems to me ludicrous that the municipality should have to pay for the water as forming a part of the historic site area.

Mr. Taylor: But it is the water lots that they want, is it not? It is access to the water they want, is it not? So one would have to buy that one way or the other. I do not know any other way of getting there except by buying it.

Mr. Nelson: Well, if they buy the land, they have access to the water. But they are paying for the water lot as well, are they not? Because a certain part of that property is water, yet under private ownership. Are they paying for the water as well?

• 1630

Mr. Taylor: No, they are paying for the land under the water.

Mr. Nelson: They are paying for the land under the water.

Mr. Taylor: That is the water lot, yes.

Mr. Korchinski: How about the fish?

Mr. Taylor: And everything else. But no, they certainly are paying for the bed of the river or the bed of the stream or the bed of the inlet or whatever you want to call it. It is the utilization of that and if they are going to float boats on the water 10 feet above it, I guess that is part of the whole deal. I do not know of any other way.

Mr. Nelson: Some areas of this particular inlet, I think, fall under various departments and I think this part of the inlet may fall under the Department of Indian Affairs and Northern Development for purposes of marine parks, historic trails and water routes of explorers, this sort of thing. What is the procedure for gaining leasehold of these water lots on the part of the municipality? Does the National Harbours Board—and I am a new member to this Committee, I am just here for today—does the National Harbours Board purchase the property and then lease the water lots to the municipality on long-term arrangements? Obviously they need long-term assurance of control of that water.

Mr. Taylor: The property which the National Harbours Board owns is held in trust for the Crown. This is quite some distinction between that of the Harbour Commission, for example, to which Mr. Neale was referring earlier; these are nongovernment corporations in that sense. We lease the water lots and thereby the use of the water above them to individuals who are interested and municipalities certainly have great preference. It is only of recent date, I think you will agree with me, a matter of the last few years, that there has been as much interest shown by

[*Interprétation*]

M. Taylor: Je connais les lieux et je suis au courant de la situation. Bien sûr, il s'agit d'un problème qui se pose dans tout port principal. On a proposé que de tels lots de grève deviennent propriété publique et j'ai écouté les arguments pour et contre. Néanmoins plusieurs des situations actuelles sont d'origine historique et je n'ai aucune idée de l'époque à laquelle ces lots de grève sont devenus propriété privée.

M. Nelson: D'accord.

Dans un tel cas, si la municipalité a affecté une somme d'environ 2 millions pour l'achat de l'avant-grève dans cette région, il paraît que la municipalité doit maintenant négocier le coût de ces terrains, qui pourrait être de plus de 4 millions. Une grande partie de ces terrains sont immergés et il me semble ridicule qu'une municipalité doive acheter de l'eau qui fait partie d'un site historique.

M. Taylor: Mais ce sont les lots de grève qu'ils veulent obtenir, n'est-ce pas? Ils cherchent une voie d'accès à l'eau, n'est-ce pas? Il faudrait acheter cela de façon quelconque. Le seul moyen de l'obtenir est de l'acheter.

M. Nelson: Eh bien, s'ils achètent les terrains, ils auront une voie d'accès par eau mais ils doivent également acheter les lots de grève, n'est-ce pas? Car une partie de la propriété est de l'eau, mais ceci appartient à des intérêts privés. Est ce qu'ils doivent également acheter l'eau?

M. Taylor: Non, ils doivent payer le prix des terrains immergés.

M. Nelson: Ils paient le prix des terrains immergés.

M. Taylor: Oui, c'est cela le lot de grève.

M. Korchinski: Et les poissons?

M. Taylor: Et tout le reste. Bien sûr, ils paient le coût du lit du fleuve ou de la rivière, comme vous voulez. S'ils vont l'utiliser pour un port de plaisance, c'est le seul moyen de le faire, à mon avis.

M. Nelson: Je pense que certaines régions de l'inlet relèvent de différents ministères. Je crois que cette région relève du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien qui s'occupe des parcs aquatiques, des sentiers historiques, des routes marines des explorateurs, etc. Quelle est la procédure utilisée pour l'achat de ces grèves au nom de la municipalité? Est-ce que le Conseil des ports nationaux—je suis un nouveau membre de ce comité, je n'assiste qu'à la réunion d'aujourd'hui—est-ce que le Conseil des ports nationaux achète la propriété et ensuite loue les lots de grèves à la municipalité en vertu d'accords à long terme? Évidemment, ils doivent être certains qu'ils auront le contrôle de ces eaux à long terme.

M. Taylor: Le Conseil des ports nationaux possède les propriétés en fiducie pour la Couronne. C'est un peu différent de la Commission des ports, par exemple, à laquelle M. Neale a fait allusion; en ce sens, il s'agit de sociétés nongouvernementales. Nous louons les lots de grèves et donc l'utilisation de l'eau au dessus aux individus intéressés et on donne préférence évidemment aux municipalités. Ce n'est que récemment, je pense, que les organismes publics se sont intéressés à la bonne utilisation de l'avant-grève et des lots de grèves adjacents. Généralement, les municipali-

[*Text*]

public bodies in the proper utilization of foreshore and water lot areas adjacent to property. In a general sense, municipalities have no more direct right to the use of water lots than private industry or anyone else but the area you are speaking of is ideally suitable obviously for some form of recreational activity and an application would be considered for that, for any part that we control, which I do not think is any part of that.

Mr. Nelson: All right. It seems to me that in the orderly planning of a community which requires the co-ordination of all levels of government, federal, provincial, municipal, regional and with this sort of philosophy, it becomes impossible for a municipality to develop a planned development such as the one under discussion here unless the municipality has priority in access to this area that is a part of its planning program. In this case it seems to me that there must be priority to the municipality because if some heavy industrial site is put in a poor spot it ruins the whole thing. Would you say that the National Harbours Board would be willing to purchase these sites from Kapoor and Texaco and lease them on a longer basis to Burnaby?

Mr. Taylor: Why would Burnaby not simply purchase them themselves? Because we would want our money back or we would be in trouble with . . .

Mr. Nelson: Perhaps a short answer to your question is that it costs too much. They need help, I suppose.

Mr. Taylor: It would not cost us any less.

Mr. Nelson: This takes the form of a representation, I suppose. They run into the problem that the original appropriation of $2 million is now . . . they are being more or less held up for far more than they can afford to pay for land that is urgently needed. It seems to me that the National Harbours Board has a part to play in this.

Mr. Taylor: Yes, we would like to play a part.

Mr. Nelson: And you would be willing to discuss this with the municipality to consider sympathetically a long-term lease of the two sites.

• 1635

Mr. Taylor: Providing that were government policy which we were able to apply in all places, yes.

The Chairman: Have you finished, Mr. Nelson? Your time has expired.

Mr. Nelson: I think so. Thank you.

The Chairman: Mr. Carter.

Mr. Carter: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, in the estimates you have provision for an expenditure on your facilities in St. John's, Newfoundland.

Mr. Taylor: That is right.

Mr. Carter: Can you tell me, Mr. Taylor, to what extent you are going to extend your present facilities there, if the property has been acquired yet and when we can expect some action to start?

Mr. Taylor: There has been no property acquired. Obviously, from the depth and the correctness of your question you are fully aware that much of the property involved is private property. So it is rather the reverse of Mr. Nelson's point. We have been discussing with the people involved a total of some five proposals which would then, either under lease or under purchase, bring the required total of harbour property under our control which would allow

[*Interpretation*]

tés n'ont pas plus de droit direct à l'utilisation des lots de grèves que l'industrie privée ou toute autre personnne, mais la région dont vous parlez convient parfaitement aux activités récréatives et nous étudierions une demande pour une telle fin, à l'égard de toute partie dont nous avons le contrôle; mais je ne pense pas que nous ayons le contrôle de ces propriétés.

M. Nelson: D'accord. Il me semble que lorsqu'il s'agit de la planification d'une collectivité qui exige la collaboration entre tous les niveaux de gouvernement, fédéral, provincial, municipal et régional, avec ce genre de philosophie, une municipalité ne pourrait jamais entreprendre un programme de développement planifié du genre dont on parle ici, si elle a la priorité dans l'accès à la région qui fait partie du programme de planification. Il me semble donc que la municipalité doit avoir priorité car l'industrie lourde détruirait une telle région. Croyez-vous que le Conseil des ports nationaux serait prêt à acheter ces sites de la famille Kapoor et de Texaco et de les louer à la municipalité de Burnaby?

M. Taylor: Pourquoi la municipalité de Burnaby, ne les achèterait-elle pas? Car nous devrions être remboursés ou nous aurions des difficultés avec . . .

M. Nelson: Une réponse brève à votre question c'est que les coûts sont trop élevés. J'imagine qu'ils ont besoin d'aide.

M. Taylor: Les coûts seraient les mêmes pour nous.

M. Nelson: Il s'agit ici d'une instance, j'imagine. Ils gardent face à ce problème qu'on demande plus que les 2 millions de dollars alloués à ce projet à l'origine. Il me semble que le Conseil des ports nationaux a un rôle à jouer ici.

M. Taylor: Oui, nous aimerions jouer un rôle.

M. Nelson: Seriez-vous prêts à discuter de cette situation avec la municipalité afin de considérer un bail à long terme pour les deux sites en question?

M. Taylor: A la condition qu'il s'agisse d'une politique gouvernmentale que nous pouvions mettre en œuvre partout.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Nelson? Votre temps est écoulé.

M. Nelson: Oui, merci.

Le président: Monsieur Carter.

M. Carter: Dans le budget, vous avez prévu des dépenses pour vos installations à St-Jean à Terre-Neuve.

M. Taylor: C'est exact.

M. Carter: Pourriez-vous me dire si vous allez élargir les installations là-bas, si on a acquis le terrain encore, et quand on va commencer la construction?

M. Taylor: On n'a pas encore acquis le terrain. La précision de votre question me fait voir que vous êtes au courant que beaucoup de terrains impliqués sont des terrains privés. C'est donc un peu l'inverse du point soulevé par M. Nelson. Nous avons eu des discussions avec les personnes concernées. Nous avons fait 5 propositions, lesquelles, soit par le truchement de location ou d'achat, nous donneraient tout le terrain nécessaire pour l'aménagement

[*Texte*]

orderly development to proceed since we are just as interested in orderly development as a municipality. Up to now, the major company involved has turned down our overtures and we have not been able to arrive at purchase programs which make any scheme and proposal for St. John's harbour viable to the state, and that is the major problem.

Mr. Carter: I presume the people you are dealing with would be the Harvey company?

Mr. Taylor: They are one of them, yes.

Mr. Carter: And the Furness Whity and Co. Ltd?

Mr. Taylor: That is another.

Mr. Carter: You said that you have made offers to them for the acquisition of this property.

Mr. Taylor: There have been discussions, yes.

Mr. Carter: Can you give the Committee some idea as to the type offer, how much?

Mr. Taylor: Right off the top of my head I could not and even if I could I would refrain from doing so as I think at this point in time that is certainly private, whether they would accept or reject it. We are looking at it. The criteria are really very simple: how much can we pay for the total property we need related to how much will the same operators lease it back from us over a period of time so that we can get our money back.

Mr. Carter: I gather that the progress on this extension has been delayed contingent on your Board reaching agreement with the owners of this property. Is that right?

Mr. Taylor: That is right. I do not want to leave the impression at all, Mr. Carter, that discussions are not proceeding amicably and well. Up to now we have not found an agreement and a proposal that meets their requirements and their cost estimates that is within our budget to handle but by no means in this what we consider an impossible problem.

Mr. Carter: Mr. Taylor, I am wondering what kind of liaison you have with Canadian National with respect to other needed facilities for a habour. For example, in the harbour of St. John's there is a need for more dock repair facilities. Some talk has been making the rounds that perhaps there is a central lift or some type of operation being planned for the harbour. I realize that this is not your responsibility, I presume, to provide this kind of repair facility, is it?

Mr. Taylor: We normally do not get involved in these but we are aware of this proposal and we are sympathetic to it. They have been in discussions with Dr. Weyman regarding their requirements and there is good liaison going on. We think that proposal has . . .

Mr. Carter: Between your Board and Canadian National?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Carter: Mr. Taylor, with respect to the western part of the harbour, as you probably know it is being used now by quite a number of small fishing boats?

[*Interprétation*]

que nous envisageons, étant donné que nous nous occupons autant d'une façon ordonnée de procéder qu'à la municipalité elle-même. Jusqu'ici la société la plus importante concernée a rejeté nos demandes, et nous n'avons pas pu encore établir des programmes d'achat qui rendraient un programme d'aménagement du port de St-Jean rentable pour l'État. Voilà le problème le plus important.

M. Carter: Vous êtes en contact avec la Société Harvey?

M. Taylor: C'en est une.

M. Carter: Et Furness Whity and Co. Ltd.?

M. Taylor: C'en est une autre.

M. Carter: Vous avez dit que vous leur avez fait des offres afin d'obtenir ces terrains.

M. Taylor: Les pourparlers ont eu lieu.

M. Carter: Et vos offres ont été pour combien?

M. Taylor: Je ne pourrai pas vous en citer de mémoire, et même si je pouvais le faire, j'éviterais, étant donné que la possibilité d'acceptation ou de refus est une affaire confidentielle et privée à cette étape des pourparlers. Mais nous étudions le problème. Les critères ne sont pas bien compliqués: combien pouvons-nous payer pour tous les terrains dont nous avons besoin, et combien allons-nous recevoir en frais de location des exploitants au cours d'une période de temps donnée, pour que notre argent sera remboursé?

M. Carter: Je suppose que le programme d'expansion a été retardé parce que le Conseil ne s'est pas encore entendu avec les propriétaires du terrain. Est-ce exact?

M. Taylor: C'est exact. Je ne veux pas vous donner l'impression que les pourparlers n'ont pas lieu dans une atmosphère amicale. Jusqu'ici, nous ne nous sommes pas entendus quant à un accord ou une proposition qui satisfait à nos exigences et à la prévision du coût et qui ne dépasse pas notre budget. Mais cela ne veut pas dire pour autant que nous le voyons comme un problème impossible.

M. Carter: Quels sont vos rapports avec la CN, en ce qui concerne d'autres installations nécessaires dans un port. Par exemple, le port de St-Jean a besoin de plus d'installations pour l'entretien des quais. La rumeur court qu'on projette la construction d'un monte-charge. Je sais fort bien qu'il n'est pas de votre sort de fournir ce genre d'installation de réparation.

M. Taylor: Normalement, nous ne faisons pas partie de ce genre de projet, mais nous sommes au courant du projet et nous le voyons d'un œil bienveillant. Des pourparlers ont eu lieu avec le Dr Weyman et il se fait un bon échange d'opinions. Nous sommes d'avis que ces propositions à . . .

M. Carter: Entre le Conseil et la CN?

M. Taylor: Oui.

M. Carter: Comme vous le savez, la partie ouest du port est utilisée par beaucoup de petites embarcations de pêche?

[*Text*]

Mr. Taylor: Right.

Mr. Carter: Longliners, of course. They had to use that of necessity because there is no other place in the harbour where they can tie up their boats.

Mr. Taylor: Right.

Mr. Carter: Is any move being contemplated by the Board to prevent these boats from landing their nets and their gear and tying up to that part of the harbour?

• 1640

Mr. Taylor: I should not want to put it on the basis that there is any proposal to prevent the continued utilization and the continued progress of that particular industry.

There are certainly proposals we are looking at which might make better use of that particular area, and one of the major considerations obviously has to be the proper accommodation, as an alternative of the existing people. But those are going on, yes.

Mr. Carter: That leads up to my next question, Mr. Taylor. Is your board involved in establishing wharves with the necessary amenities for small fishing craft and, if so, are you contemplating the provision of such a facility in St. John's?

Mr. Taylor: It is not normally a part of our responsibility and not one that we have done extensively. As a matter of fact, I am not certain we have been involved in it to any great degree. Certainly it follows much more directly under the Department of the Environment and Fisheries now. Nevertheless these people are currently in a harbour that we have some control over, so this is what creates the interest. It is not something we would set out to involve ourselves in.

Mr. Carter: Mr. Taylor, Mr. Neale touched on a point and maybe you can enlighten me. What contribution are you making by way of taxes or maybe grants in lieu of taxes to the City of St. John's for your property there?

Mr. Taylor: The grants in lieu of taxes—we can probably look the amount up, that will not be too much trouble—is based on a requisition from the city on, to my knowledge, precisely the same kind of bases as any other place.

Mr. Carter: You are not paying full taxes, are you?

Mr. Taylor: No, we pay grants in lieu of taxes and these are requisitioned by the city, and this is precisely what the City of Vancouver has done.

Mr. Carter: You say "requisitioned". Is the amount set by the city or agreed to by the city?

Mr. Taylor: The municipality involved assesses the National Harbours Board based on their assessment rates and there is a formula which is somewhat less, obviously, because of Mr. Neale's question, than total taxes. But it is a very sizeable contribution.

[*Interpretation*]

M. Taylor: C'est exact.

M. Carter: Ces vaisseaux sont obligés de se servir de cette partie du port parce qu'il n'y a pas de place ailleurs dans le port.

M. Taylor: C'est exact.

M. Carter: Le Conseil envisage-t-il l'adoption de mesures pour empêcher ces vaisseaux de se servir de cette partie du port?

M. Taylor: Je n'aimerais pas dire qu'il existe des propositions qui empêcheraient l'utilisation permanente et la marche progressive de cette industrie particulière.

Il existe certainement des propositions sur lesquelles nous nous sommes penchés qui pourraient mieux exploiter cette région particulière et une des considérations les plus importantes est à coup sûr l'accommodation pertinente ou alternative. Mais ces propositions sont en cours effectivement.

M. Carter: Cela m'amène à ma prochaine question, monsieur Taylor. Votre Conseil est-il engagé à construire des quais dans la construction de quais qui auront suffisamment d'attraits pour les petits bâtiments de pêche et dans l'affirmative envisagez-vous la construction d'une installation à Saint-Jean?

M. Taylor: Cela ne fait pas normalement partie de notre responsabilité et nous ne nous y sommes pas penchés d'une façon exhaustive. En fait, je ne crois pas que nous nous soyons engagés dans une telle initiative, ou du moins dans une très faible mesure. Cela relève beaucoup plus directement du ministère de l'Environnement et des Pêcheries. Néanmoins, ces personnes se trouvent en permanence dans un havre sur lequel nous pouvons exercer un certain contrôle, et c'est cela précisément qui suscite un vif intérêt. Mais ce n'est pas nous qui établirions ce plan pour nous y engager de nous-mêmes.

M. Carter: Monsieur Taylor, M. Neale touche à un élément qui mérite des précisions de votre part. Quelle contribution faites-vous par vos impôts ou par vos subventions en lieu de taxes à la ville de Saint-Jean pour votre propriété là-bas?

M. Taylor: La subvention en lieu de taxes, et regardons, le montant exact, car ce n'est pas une tâche très difficile, est fondée sur une requête de la ville qui à ma connaissance, se fonde précisément sur le même genre de base que partout ailleurs.

M. Carter: Vous ne payez pas la totalité des taxes, n'est-ce pas?

M. Taylor: Non. Nous payons des subventions en lieu de taxes sur la requête de la ville, et c'est précisément ce qu'a fait la ville de Vancouver.

M. Carter: Vous avez dit réquisitionné. Cette somme est-elle fixée par la ville ou la ville y consent-elle?

M. Taylor: La municipalité en cause évalue le Conseil des ports nationaux en fonction de leur taux d'évaluation et en fonction d'une formule qui est un peu inférieure de toute évidence, en raison de la question de M. Neale à la totalité des impôts. Mais il s'agit d'une contribution de taille considérable.

[*Texte*]

Mr. Carter: Mr. Taylor, do you have any involvement in the Come-By-Chance facility, or do you propose to involve yourselves in that harbour and wharf facility down there? Is this part of your plans?

Mr. Taylor: We have no current involvement with it other than to the degree of the total marine administration—and I mentioned previously Mr. Roy Elling being here. But we are very much more involved with all harbours and all ports than we were in the past, as a government agency, and certainly our opinions are sought within that context. But as a direct responsibility, no.

Mr. Carter: Do you have any involvement in the Mortier Bay project or proposal?

Mr. Taylor: No I know of it but it is not one of our responsibilities.

Mr. Carter: Mr. Chairman, those are all the questions I have to put.

Mr. Chairman: Mr. Clarke.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Thank you. Mr. Taylor, I would like to take you back to Vancouver. We are crisscrossing the country today.

Mr. Taylor: I am always delighted to go to Vancouver.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): I do not notice anything in the estimates here that appear to relate to operating costs and I am wondering if that is the item on page 27-79, near the bottom of the page where it says:

> Less amounts available from National Harbours Board and other funds . . .

Mr. Taylor: No, sir. And I point this out merely as information. The National Harbours Board, as a Crown corporation, does not come to Parliament for operating funds except in unusual cases, and the funds for the operation of the harbour are generated out of the charges we make in the harbour. So these are separate statements audited by the Auditor General and then provided to the Public Accounts Committee.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Could you briefly explain what the $33,946,000 is that is being deducted from the total estimated capital expenditures of $66 million.

• 1645

Mr. Taylor: Yes, sir. In very brief terms, $21 million of this is the money to which Mr. Bell and Mr. McCain were referring, which is being contributed to a harbour project by the Province of New Brunswick. The other $12 million, part of which is coming from the reserve funds in Vancouver, are from our own reserve funds, that is, surplus funds generated over cash requirements in the past several years. So, in fact, what we try to do is come to Parliament for the minimum amount of necessary federal loans.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): So $12 million is from our own funds from different ports?

[*Interprétation*]

M. Carter: Monsieur Taylor, êtes-vous engagé dans l'installation de Come-By-Chance ou vous proposez-vous de vous engager dans les installations portuaires ou de quais en cet endroit? Cela fait-il partie de vos plans?

M. Taylor: Nous ne sommes pas présentement engagés activement dans cette affaire si ce n'est dans la mesure où cela fait partie de l'administration totale des transports par eau, et je l'ai déjà dit à M. Roy Elling qui était ici. Cependant, nous sommes activement engagés dans tous les havres et les installations portuaires que nous desservions par le passé à titre d'agence du gouvernement, et il ne fait aucun doute que nos opinions sont priées dans ce cadre. Mais à titre de responsabilité directe, non.

M. Carter: Êtes-vous engagés dans un projet ou la proposition de la Baie Mortier?

M. Taylor: Non. J'en ai pris connaissance, mais cette initiative n'est pas de notre ressort.

M. Carter: Monsieur le président, voilà c'est tout ce que j'avais à demander.

Le président: Monsieur Clarke.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Je vous remercie. Monsieur Taylor, j'aimerais vous ramener à Vancouver. Nous parcourons le pays tout entier aujourd'hui.

M. Taylor: Je suis toujours enchanté de me rendre à Vancouver.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Le budget ne me permet pas de constater ce qui apparaîtrait se rattacher aux dépenses de fonctionnement et je me demande si cela tombe sous la rubrique de la page 27-79, au bas de la page:

> Moins sommes disponibles dans les fonds du Conseil des ports nationaux et d'autres fonds.

M. Taylor: Non, monsieur. Et je vous le signale simplement à titre d'information. Le Conseil des ports nationaux en tant que société d'État ne s'adresse pas au Parlement pour obtenir des dépenses de fonctionnement sauf dans des cas exceptionnels. Si bien que les fonds de fonctionnement du havre trouvent leur source à même les frais que nous imposons au havre. Ce sont donc là des déclarations distinctes, vérifiées par l'Auditeur général et fournies par la suite au Comité des comptes publics.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Pourriez-vous brièvement nous expliquer ce que représentent ces $33,946,000 qui sont déduits du budget total du capital estimatif de 66 millions de dollars.

M. Taylor: Bref, 21 millions de cet argent et le montant auquel M. Bell et M. McCain ont fait allusion et ces fonds seront contribués à un projet d'amélioration d'un port par la province du Nouveau-Brunswick. Les autres millions, dont une partie provient des fonds de réserve à Vancouver, sont une recette à nous, c'est-à-dire les fonds excédents que nous avons acquis au cours des quelques dernières années. De cette façon-là, lorsque nous nous présentons devant la Chambre, nous demandons la somme minimale.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Cela veut dire que 12 millions de dollars représentent des fonds qui proviennent de différents ports?

[*Text*]

Mr. Taylor: Yes, sir.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): In British Columbia?

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. CLarke (Vancouver Quadra): Not restricted to British Columbia.

Mr. Taylor: The major portion of this is from the port of Montreal.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Okay. In Vancouver, there is $15 million projected to be spent in this fiscal year on the Vanterm Project, which is the one in Vancouver Centre, in fact. Is that correct?

Mr. Taylor: That is right. That is in Vancouver Centre, yes.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Are the plans laid or are they going ahead now? What is the status of the project that is being estimated there?

Mr. Taylor: The project is very much under way and the major part of the $15 million to which you are referring is for this year's construction and the purchase of necessary equipment to operate it. So it is very much under way.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Right. I judge from this table that $15 million was spent in the past fiscal year. In other words, the project is about half completed. Is that right? We have a column here, Forecast Expenditures to March, 1974, $15 million, and the estimates for 1974-75, another $15 million.

Mr. Taylor: In that order, yes. That is our estimate.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): I was wondering how we could relate that project and perhaps any others to a letter that I understand you received from the member for that area, the Honourable Mr. Basford. I understand he wrote to you and quoting from the letter as I understand it, he said:

> I would also like to make it clear that as a member of the government and Treasury Board Minister, I am completely opposed to proceeding with any Vancouver waterfront proposals until the joint federal-city waterfront planning study has been completed.

Did you get such a letter from Mr. Basford?

Mr. Taylor: Yes.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): What does he mean by that?

Mr. Taylor: He is referring to quite a different site. He is referring to an area known as Pier B.C., which is the passenger terminal situation in which jointly with the Marathon Realty that controls much of the foreshore property there, we are looking at what developments might take place there. Mr. Basford is raising his point, and quite properly so, that he wants to be fully aware of any developments that might come out of it. We are merely looking at the potential of that area.

[*Interpretation*]

M. Taylor: C'est exact.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Des ports en Colombie-Britannique?

M. Taylor: Non, monsieur.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Il me s'agit pas seulement de la Colombie-Britannique.

M. Taylor: La plupart de ces fonds proviennet du port de Montréal.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Très bien. A Vancouver, on envisage la dépense de 15 millions de dollars au cours de cette année financière dans le cadre du Projet Vanterm, lequel projet concerne le centre de la ville. Est-ce exact?

M. Taylor: C'est parfait. Il s'agit du centre de la ville.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Les plans sont-ils prêts maintenant, ou les prépare-t-on? Quelle est l'importance de ce projet pour le point de vue financier?

M. Taylor: Le projet est bel et bien commencé, et la plus grande partie des 15 millions auxquels vous faites allusion sera consacrée aux travaux de construction qui seront faits cette année et à l'achat du matériel nécessaire.

M. Clarke (Vancouver Quadra): D'après la table que j'ai devant moi, ces 15 millions ont été affectés au cours de l'année financière qui vient de se terminer. En d'autres termes, le projet est à moitié fini. Est-ce excat? Dans une colonne, où il s'agit de dépenses prévues au mois de mars 1974, 15 millions de dollars, et dans les prévisions 1974-1975, il est question de 15 millions de dollars de plus.

M. Taylor: C'est exact, et ce sont bien nos prévisions.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Comment peut-on faire le lien entre ce projet et tout autre projet à une lettre que vous avez reçue, si je comprends bien, du député de cette région, l'honorable M. Basford. J'ai cru comprendre qu'il vous a écrit, et je cite de cette lettre:

> Je voudrais dire maintenant de façon explicite que, en tant qu'un membre du gouvernement et en tant que ministre du Conseil du Trésor, je m'oppose de façon catégorique à ce que l'on procède à quelque proposition que ce soit et entrer au quai de Vancouver avant que l'étude des modifications conjointes entreprise par la ville et le gouvernment fédéral ne soit terminés.

Avez-vous reçu une telle lettre de M. Basford?

M. Taylor: Oui.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Qu'est-ce qu'il veut dire?

M. Taylor: Il fait allusion ici à un autre site. Il parle d'une région qui s'appelle Pier, C.B. où il est question d'un terminal pour les passagers. Nous étudions actuellement les aménagements possibles qu'il pourrait se faire à ce lieu, et cette étude est faite conjointement avec Marathon Realty laquelle société est propriétaire de beaucoup de terrains concernés. M. Basford a bien fait de soulever c&& point, parce qu'il veut être au courant de tous les développements. Pour l'instant, nous ne faisons qu'étudier les possibilités dans cette région.

[*Texte*]

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Is his statement or request, however you like to look at it, in keeping with your understanding and the understanding of the Minister of Transport?

Mr. Taylor: It certainly did not have anything to do with the Vanterm proposal. Vanterm was well under construction and is in progress. He was referring to an entirely different situation. I do not think you can have too much co-ordination of planning for a very tightly concentrated area there. We are most happy for any contribution Mr. Basford wishes to make.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): In response to a question in the House about a month ago, the Minister of Transport was very vague about it. The question that I asked him actually was: does the Minister intend to allow the proposed developments at the port of Vancouver, which would include these Burrard-Granville ones, to start, or will they have to wait until the federal-municipal joint studies are completed? The Minister was quite indefinite about it. Do you think he is aware of the feelings that Mr. Basford expressed in his letter or is it the intention of the Minister and the board to go ahead with any of these developments.

Mr. Taylor: We have made no proposal whatsoever to the Minister of Transport with regard to any developments there, we are merely studying them now, so I would not take any position on what the Minister's view might be.

• 1650

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Is it be safe to say that the National Harbours Board will not be proceeding with any further development such as in the Granville-Burrard area until the study that has been referred to is completed?

Mr. Taylor: It is certainly safe to say that it is Mr. Marchand's usual custom to consult with his colleagues and it is our practice to make our recommendations to Mr. Marchand so we would leave that kind of consultation at that level.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): The reference was made earlier by Mr. Neale to the destruction of some buildings in the Vanterm area, that is at the foot of Columbia Street. Are those sheds that were referring to part of the Vanterm development?

Mr. Taylor: No, not specifically in direct . . .

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Would that be something that was being referred to in Mr. Basford's letter, then?

Mr. Taylor: No, I do not believe that was related to it. I do recognize that Mr. Basford was displeased with the destruction of these sheds. He perhaps felt that they had some longer-term utilization and I am quite prepared to agree that perhaps further explanations about the need to demolish these might have been held with the city.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): You were aware that the City was making plans too, which were . . .

Mr. Taylor: The city was looking at various alternatives, but nothing had been proposed to us which viable and, you know, everything the city does, they do not consult us either; that is the way the rules are.

[*Interprétation*]

M. Clarke (Vancouver Quadra): Sa déclaration ou sa demande, s'accorde-t-elle avec l'entente établie par le ministre des Transports?

M. Taylor: Ces remarques n'avaient rien à faire avec le Projet Vanterm. Ce projet est bien commencé. Il parlait d'une situation tout à fait différente. Je ne pense pas qu'il puisse y a voir trop de coordination en faisant des plans dans une région aussi développée. Il nous fait plaisir d'accepter toute la contribution que M. Basford peut nous apporter.

M. Clarke (Vancouver Quadra): En réponse à une question qui lui a été posée à la Chambre il y a un mois, le ministre des Transports n'a pas été très précis. Je lui ai demandé s'il avait l'intention de donner le feu vert pour que les travaux de construction commencent au quai de Vancouver, ce qui comprend les travaux à Burrard-Granville, où arrêter d'attendre jusqu'à la terminaison. Des études conjointes ont été entreprises par le fédéral et la ville de Vancouver. Le ministre n'a pas donné une réponse précise. Pensez-vous qu'il soit au courant de l'avis exprimé par M. Basford dans sa lettre, où le ministre et le Conseil ont l'intention de donner le feu vert pour ces projets?

M. Taylor: Nous n'avons fait aucune proposition au ministre des Transports quant au développement là-bas, nous ne faisons que les étudier à l'heure actuelle, donc je n'ai aucune idée ce que serait l'opinion du ministre.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Peut-on dire que le Conseil des ports nationaux n'entrependra aucun projet de développement, par exemple dans la région de Granville-Burrard, jusqu'à ce que l'étude en question soit terminée.

M. Taylor: On peut certainement dire que M. Marchand a l'habitude de consulter ses collègues et nous faisons généralement nos recommandations à M. Marchand donc les consultations à ce niveau-là.

M. Clarke (Vancouver Quadra): M. Neale a parlé de la destruction de certains bâtiments dans la région de Vanterm, c'est-à-dire au bout de la rue Columbia. Est-ce que ces bâtiments faisaient partie de ce projet Vanterm?

M. Taylor: Non, pas tout à fait.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Est-ce qu'il s'agissait d'un sujet celui dans la lettre de M. Basford?

M. Taylor: Non, je ne crois pas. Je sais que M. Basford était gêné à cause de la destruction de ces bâtiments. Il croyait peut-être qu'on aurait pu les utiliser à plus long terme et je suis d'accord qu'on aurait pu avoir plus de discussions avec la ville quant à la destruction des bâtiments en question.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Vous étiez conscient que la ville avait également préparé des plans, et que . . .

M. Taylor: La ville étudiait plusieurs possibilités, mais nous n'avons reçu aucune proposition valable et comme vous savez la ville ne nous consultait pas toujours; c'est la règle du jeu.

[*Text*]

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Would you pay very much attention to any wish of the member for Vancouver Centre, the Minister, Mr. Basford, or do you just take your instructions from Mr. Marchand, that Minister?

Mr. Taylor: I would take very seriously the comment of any member from any place and Mr. Basford is certainly no exception.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Including Vanvoucer Quadra?

Mr. Taylor: That is right.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Very good. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reynolds.

Mr. Reynolds: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I have two things I am interested in, one of them is Mr. Rathie and th other is Roberts Bank. I have letters of July 22 and March 7 from the Municipality of Delta. Basically, without reading them, they are quite concerned about what is going to happen at Roberts Bank. The message in both their letters is really their concern about the press releases and to find out what is happening.

I received a letter from Mr. Rathie on 24 July, 1973 and he goes into the fact that European ports are more advanced than ours are in Canada. It really does not say anything other than the fact that the proposed meeting with the National Harbours Board officials has been put off for several months to give time to develop new concepts.

As I said, the last letter I received from Delta was March 7, 1974 which is quite a considerable time later saying again:

> We have seen references in the newspapers to developments of Robert's Bank and still no answer. Mr. Davis answered me on March 12, saying that he understood I had an answer from Mr. Rathie which I have not received.

I just wonder whether you could enlighten this Committee as to exactly what this $5 million is going to be spent on?

Mr. Taylor: Obviously we have regarded the development of Roberts Bank—in its origin it was quite a novel concept, not only in North America, but in many parts of the world—as something that required very considerable expansion, but very controlled expansion. I suggest to you that one of the reasons we have been somewhat reluctant to proceed too hastily is that we were very anxious that the present port manager in Vancouver, in whom we have great confidence, who had been formerly Deputy port manager of Rotterdam be on the site. He was only appointed February 1, this year. He is extremely familiar with similar projects of enormous magnitude. Rotterdam is the largest port in the world, according to Rotterdam anyway, and this was one reason for our caution. Secondly, the studies we have with regard to the requirements at Roberts Bank are now four or five years old and we are having an updating of these marketing studies and of the operational characteristics there.

[*Interpretation*]

M. Clarke (Vancouver Quadra): Est-ce que vous étudiez sérieusement les vœux du député de Vancouver Centre, c'est-à-dire le ministre M. Basford, ou est-ce que vous prenez tout simplement d'autres instructions de votre ministre, M. Marchand?

M. Taylor: J'étudie très sérieusement les commentaires de tout député de toute circonscription et M. Basford ne fait pas exception à la règle.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Y compris Vancouver Quadra?

M. Taylor: C'est exact.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Reynolds.

M. Reynolds: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je m'intéresse à deux sujets, le premier c'est M. Rathie, le deuxième Roberts Bank. J'ai reçu des lettres de la municipalité de Delta, le 22 juillet et le 7 mars. La municipalité s'inquiète de ce qu'on va faire de Roberts Bank. Les deux lettres expriment la préoccupation de la municipalité à propos des communiqués de presse et on aimerait savoir ce qui se passe.

J'ai reçu une lettre de M. Rathie du 24 juillet 1973 dans laquelle il dit que les ports européens sont plus avancés que les nôtres au Canada. Il ne dit pas grand'chose sauf que la réunion proposée avec les fonctionnaires du Conseil des ports nationaux a été renvoyée à quelques mois afin qu'il ait le temps de développer de nouveaux concepts.

Comme j'ai déclaré, la dernière lettre que m'a envoyée la municipalité de Delta est datée du 7 mars 1974, donc pas mal de temps est passé et la lettre dit ceci:

> «on a vu des articles de journaux à propos du développement de Robert's Bank mais on n'a eu aucune réponse jusqu'ici. M. Davis m'a répondu le 12 mars qu'il croyait comprendre que j'avais eu une réponse de M. Rathie or, iln'en est rien»

Je me demande si vous pouvez dire aux membres du comité pour quelle fin ces 5 millions de dollars seront dépensés?

M. Taylor: Le développement de Roberts Bank a été un concept tout à fait nouveau, non seulement en Amérique du Nord, mais dans plusieurs pays du monde et nous étions d'avis qu'il fallait une expansion considérable et contrôlée. Je vous suggère que l'une des raisons pour lesquelles nous sommes peu disposés à agir trop vite c'est que nous sommes très désireux que le gérant actuel du port de Vancouver, autrefois gérant adjoint du port de Rotterdam, soit sur place, car nous avons besoin de confiance en lui. On l'a nommé seulement le 1er février cette année. Il est très familier des projets similaires de cette grande taille. Rotterdam constitue la plus grande installation portuaire du monde si l'on s'en fie à Rotterdam, du moins, et c'est là une des raisons pour lesquelles nous faisons preuve de prudence. En second lieu, les études en cours concernant les besoins à Roberts Bank, durent déjà depuis 4 ou 5 ans, et nous avons à l'heure actuelle mis à jour des études de mise en marché ainsi que leurs caractéristiques de fonctionnement.

[*Texte*]

• 1655

The potential for utilization of Roberts Bank has changed quite a bit and we are looking at various other products, so I have on occasion been disturbed about the press reports I have read too. However, there are no immediate programs this year. We have $5 million in the budget. We are certainly anticipating the prospect of some additional dredging but it must be done very carefully. So I cannot be too specific in answering the question.

Mr. Reynolds: Well $5 million is an awful lot of money. Are you saying there is going to be $5 million worth of dredging?

Mr. Taylor: Yes, $5 million will do a lot of dredging.

Mr. Reynolds: Yes but what is that dredging being done for?

Mr. Taylor: Obviously to create more land of the character which is there. There is only one 50-acre site there now. Just off the top of my head, my recollection of the cost of that was something in the order of $8 million. In addition to dredging there are enormous requirements for trackage, for utilization of any further sites that are built, but the immediate requirement would be dredging, yes.

The Chairman: If I might Mr. Reynolds, are you enlarging the 50-acre site or building another one or just keeping the present one up to date?

Mr. Taylor: No, we would be adding to the total 50 acres.

Mr. Reynolds: What size is it going to be? At the rate it is going now, what size is it going to be when you are finished? Will you finish it by the end of this year?

Mr. Taylor: It would not be finished by the end of this year. The immediate requirements would appear to be something in the order of perhaps three additional 50-acre sites, something in that general vicinity. You know, you are talking now about the possible handling of other products at a place like Roberts Bank. For example, grain was not discussed as a possibility two or three years ago. So this is requiring some caution on our part, and for that I am fully prepared to accept your criticism.

Mr. Reynolds: It would seem to me, that there must be plans which we do not know about and I just wonder what reason you have for not consulting the municipality of Delta. It could not be any more in the centre of Delta. It runs right through one of our busiest roads and the municipality of Delta just does not know what is going on and the people of Delta do not know what is going on and I think they have a right to know.

Mr. Taylor: I think that is quite reasonable. I think it is only of very recent date that a representative of the G.V.R.D., the Greater Vancouver Regional District, has been appointed to the Port of Vancouver Port Authority and he will be involved in any such discussion. Now it is only fairly recent.

[*Interprétation*]

Le potentiel d'utilisation de Roberts Bank a subi quelques modifications et nous analysons d'autres produits. C'était pourquoi à l'occasion certains rapports de la presse que j'ai lus également m'ont beaucoup gêné. Toutefois, nous n'avons pas de progrès immédiats cette année. Le budget prévoit 5 millions de dollars. Nous prévoyons certainement du dragage supplémentaire mais cette entreprise doit être effectuée avec grand soin. Je ne puis donc pas être précis en réponse à votre question.

M. Reynolds: Écoutez, 5 millions de dollars constitue une somme importante. Mais dites-vous que vous allez appliquer 5 millions de dollars au dragage?

M. Taylor: Oui, vous avez raison, 5 millions de dollars permettra de réaliser beaucoup de travaux de dragage.

M. Reynolds: Mais pourquoi tout ce dragage?

M. Taylor: De toute évidence, pour créer une superficie plus grande du même type de terre qui existe déjà. Il n'existe qu'un emplacement de 50 acres à l'heure actuelle. Du but en blanc, je pense que le coût de cette entreprise frise les 8 millions de dollars. En plus du dragage en ce lieu, il y a un besoin impérieux de voies ferrées pour qu'on puisse utiliser les autres emplacements construits, mais le besoin le plus immédiat est sans doute le dragage.

Le président: Qu'il me soit permis de vous demander, monsieur Reynolds, si vous élargissez l'emplacement de 50 acres ou si vous en construisez un autre ou simplement vous vous limitez à assurer la bonne marche de celui qui existe?

M. Taylor: Non, nous ajouterons une superficie totale de 50 acres.

M. Reynolds: Quelle taille aura cet emplacement? Au rythme actuel quelle taille aura cet emplacement quand vous aurez terminé vos travaux? Aurez-vous fini pour la fin de l'année?

M. Taylor: Non, pas d'ici la fin de l'année. En vertu des exigences immédiates, il appert qu'il faudrait ajouter trois emplacements de 50 acres approximativement. Vous parlez maintenant du traitement possible d'autres produits à un endroit comme Roberts Bank. Par exemple, pouvait-on envisager les céréales comme possibilité il y a deux ou trois ans? Il faut donc faire preuve d'une certaine prudence et je suis bien disposé à accepter vos critiques.

M. Reynolds: Il y aurait me semble-t-il des plans dont vous n'êtes pas au courant et je me demande pourquoi vous n'êtes pas entré en consultation avec la municipalité de Delta. C'est on ne peut plus en plein cœur du Delta. Cela passe par les routes les plus achalandées si bien que la municipalité du Delta ne sait pas ce qui se passe et la population de cet endroit ne le sait pas davantage et à mon avis, ils ont droit de le savoir.

M. Taylor: Votre requête est fort raisonnable. La nomination à l'administration du port de Vancouver d'un représentant du G.V.R.D. est toute récente et il s'engagera dans de telles discussions. Pour l'instant, ces initiatives sont toutes récentes.

[*Text*]

Mr. Reynolds: But that is not good enough for the people of Delta. If it is the greater region it might be somebody from Haney who has no real interest in Delta and we would like to see somebody from the municipality of Delta, either the Mayor or his appointee, sitting in on all these discussions. I am sure if they are confidential he will keep that confidentiality but I think it would help you in the long run. As you know the provincial government has now declared that the land that was frozen by the previous government will not be used for port development; it will be used forever for farm land or at least as a green belt.

So if you do anything, you will be involved with water and you are going to be involved with environmentalists and everybody else. If you do not have somebody from that area sitting in on your discussions you are just going to have problems when you come to develop.

Mr. Taylor: I am very conscious of the requirement for such consultation and I am not personally knowledgeable about the extent to which it has been conducted up to now, but I know our practice is to consult more and more. Your point in quite valid. I accept it.

Mr. Reynolds: I hope you will do something about it. That is the main thing.

Now, my next and final topic is Mr. Rathie. He is your main representative in British Columbia and it seems that his credibility right now must be rather weak with a minister of the government asking for his resignation. This follows a lot of other people, including myself and the Mayor of Vancouver asking for his resignation, and I just wonder how this affects Mr. Rathie in doing his job.

• 1700

Mr. Taylor: Mr. Rathie, I think, in any undertaking that he has ever been involved with—this is pretty well a matter of record—has always done a good job. I am very strong in my praise for the support he has given the Board and for his efforts in getting Vancouver moving again. On occasion, perhaps his approaches may differ from those other people may use, but he has done a good job for Vancouver, and he has done it under difficult circumstances. You mentioned the Minister's requesting his resignation. I also saw a press report of one of the other ministers saying that he was doing a very good job and this was a matter for further consideration. So Mr. Rathie has been a good, valuable colleague as far as decision-making and management experience is concerned.

Mr. Reynolds: I was not here right at the start when Mr. Neale asked a question, but I asked him and he implied that you said that Mr. Rathie, as far as you knew, did not have any conflicts of interests within the port.

Mr. Taylor: This is my understanding and this was the way I read the Minister's comment and I would be glad to check into it.

[*Interpretation*]

M. Reynolds: Oui mais cette explication n'est pas suffisante pour la population du Delta. Si la plus grande région est en cause, il se peut que ce soit quelqu'un de Haney qui n'est pas du tout intéressé au Delta, et nous aimerions qu'un représentant nous vienne de la municipalité de Delta, soit le maire, ou son représentant, pour venir siéger et participer à toutes ces dicussions. Bien sûr, si ces discussioms ont un caractère confidentiel, nous les garderons sous le sceau du secret mais je pense qu'à la longue cela serait utile. Comme vous le savez, le gouvernement provincial vient de déclarer que la terre, gelée par les mesures de l'ancien gouvernement, ne sera pas utilisée pour l'aménagement portuaire; on s'en servira toujours comme terre agricole ou du moins comme ceinture verte.

Donc si vous entreprenez quoi que ce soit, vous serez engagés dans des initiatives qui ont trait à l'eau et partant avec des spécialistes de l'environnement et tout autre expert. Si vous n'avez pas de représentant de cette région participant à ces débats, vous aurez des difficultés insurmontables quand vous passerez à l'aménagement.

M. Taylor: Je suis très conscient que ces consultations sont impérieuses et je ne sais pas personnellement dans quelle mesure nous avons entamé de telles consultations mais je sais que nous avons l'habitude de toujours consulter davantage. Votre argument est bien fondé et je l'accueille avec joie.

M. Reynolds: J'espère que vous y donnerez suite. C'est là l'essentiel.

Mon prochain et dernier sujet touche M. Rathie. Il est n'est-ce pas votre principal représentant en Colombie-Britannique et il me semble que sa fiabilité pour l'instant doit être plutôt faible puisque un ministre du gouvernement demande sa démission. Bien sûr, d'autres personnes y compris moi-même et le maire de Vancouver demandons qu'il démissionne et je me demande comment cela peut-il influencer M. Rathie dans l'accomplissement de sa tâche.

M. Taylor: M. Rathie, à mon avis, a toujours fait de l'excellent travail dans tout ce qu'il a entrepris, et c'est bien connu. Je dois le louer avec beaucoup d'insistance pour l'appui qu'il a fourni au Conseil et les efforts qu'il a déployés pour améliorer la situation à Vancouver. Il est possible qu'à l'occasion il ait vu les choses différemment d'autres personnes, mais il a bien travaillé pour Vancouver et il a travaillé dans des conditions difficiles. Vous avez dit que le ministre avait demandé sa démission. J'ai également lu un communiqué de presse d'un autre ministre disant qu'il avait fait un travail excellent et que la question devait encore être étudiée de façon plus approfondie. Ainsi donc, pour ce qui est de la direction et du processus décisionnel proprement dits, M. Rathie s'est montré excellent collègue et s'est révélé très utile.

M. Reynolds: Je n'étais pas là au début de la réunion au moment où M. Neale a posé une question à ce sujet, mais je me suis informé auprès de lui et il m'a répondu que vous auriez dit que M. Rathie, autant que vous le sachiez, n'avait aucun conflit d'intérêt avec les autorités portuaires.

M. Taylor: C'est ce que je crois comprendre et c'est sous cette optique que j'ai lu les commentaires du ministre, mais je serais heureux de vérifier ce point pour vous.

[*Texte*]

Mr. Reynolds: The mayor of Vancouver, Mr. Phillips, accused him of owning shares in corporations that have facilities on the port.

Mr. Taylor: That may be true.

Mr. Reynolds: Mr. Chairman, I think it would be beneficial to this Committee if it could find out exactly what Mr. Rathie does own that is involved with the report.

I move that the Committee request the Minister of Transport or the Chairman of the National Harbours Board to submit to this Committee the employment contract Mr. Rathie has with the National Harbours Board and any contracts the National Harbours Board has with all companies in which Mr. Rathie or members of his family owns shares.

Mr. Taylor: I can only respond that Mr. Rathie has no employment contract with the National Harbours Board. He is an Order in Council appointee, and as such, subject to precisely the same guidelines which I believe all other public officials are, as announced by the Prime Minister, and I presume, abides by them.

The Chairman: Just on that point, Mr. Reynolds, you asked for an employment contract. If he has no employment contract I am a little bit at a loss whether to accept the motion or to find the motion in order.

Mr. Nelson, did you want to speak to this particular motion, or this question of Mr. Rathie and his contract of employment?

Mr. Nelson: No. Only in so far as I would like to clarify the situation, because there have been allegations of conflict of interest and the like publicly and in the press. I would like to see what the truth really was.

The Chairman: Mr. Clarke.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): It strikes me the wording of that motion is valid and adequate so far as an appointment under any rules of the federal civil service is concerned. Surely it constitutes at least an implied contract and that would be what Mr. Reynolds is referring to when he talks of a contract of employment. I do not think a contract needs to be a piece of paper with signatures, etc. So if Mr. Taylor could provide that, I am sure it would satisfy Mr. Reynold's motion.

The Chairman: Have you anything then, Mr. Taylor, that you could . . . I might say, if there were such a contract, implied or otherwise, unless the Minister, through Mr. Taylor, or directly to the Committee, suggested that the contract was of a confidential nature and was a document which the government was not prepared to release—and I file that caveat with the Committee, because I do not know whether it is of a confidential nature; I do not know what is involved here at all—other than that, if there is such an implied contract, the motion looks to me to be in order. Rather than rule it out of order it may be best to defer a final ruling to see what they come with. As I say, I do not know whether the Minister might say that this is of a confidential nature—I do not know.

[*Interprétation*]

M. Reynolds: M. Phillips, le maire de Vancouver, l'a accusé de détenir des actions de sociétés opérant dans le port de Vancouver.

M. Taylor: C'est peut-être vrai.

M. Reynolds: Monsieur le président, il serait utile à mon avis pour le Comité que nous puissions savoir exactement ce que possède M. Rathie dont il est fait mention dans le rapport.

Je propose que le Comité demande au ministre des Transports ou au président du Conseil des ports nationaux de déposer au Comité le contrat d'emploi signé par M. Rathie avec le Conseil des ports nationaux et les contrats éventuels passés par le Conseil des ports nationaux avec toutes les autres sociétés dont M. Rathie ou un membre de sa famille possède des actions.

M. Taylor: Je puis simplement répondre que M. Rathie n'a signé aucun contrat d'emploi avec le Conseil des ports nationaux. Il a été nommé par décret du Conseil et, comme tel, il est soumis aux mêmes directives que celles qui visent tous les autres fonctionnaires publics, conformément à la déclaration du premier ministre et, je le suppose, il s'y conforme.

Le président: Pour reprendre cette question, monsieur Reynolds, vous avez demandé un contrat d'emploi. S'il n'y a pas de contrat d'emploi, je ne sais pas très bien si je dois accepter la motion et la considérer comme recevable.

Monsieur Nelson, voulez-vous prendre la parole à propos de la motion ou de la question de M. Rathie et de son contrat d'emploi?

M. Nelson: Non, j'aimerais seulement préciser les choses car il a été allégué publiquement dans la presse qu'il y avait conflit d'intérêt. J'aimerais connaître la vérité.

Le président: Monsieur Clarke.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Ce qui me frappe, c'est que le libellé de la motion est tout à fait pertinent et valable pour ce qui est de la nomination aux termes des règlements de la Fonction publique fédérale. Il s'agit sans nul doute d'un contrat implicite et c'est de celui-là que parle probablement M. Reynolds lorsqu'il mentionne un contrat d'emploi. Pour moi, un contrat ne doit pas nécessairement être un document portant une signature. Ainsi donc, si M. Taylor peut nous communiquer le document pertinent, je pense que cela répondrait à la motion de M. Reynolds.

Le président: Monsieur Taylor, avez-vous quelque chose qui pourrait . . . En fait, s'il y a bel et bien contrat implicite ou non, à moins que le ministre, par l'entremise de M. Taylor, ou directement devant le Comité laissait entendre qu'il s'agirait d'un contrat confidentiel, d'un document que le gouvernement n'est pas disposé à rendre publict—et j'exprime cette réserve pour la gouverne du Comité, car je ne sais pas en fait s'il s'agit d'un document confidentiel; je ne sais pas ce dont il retourne—mais ceci dit, s'il y a contrat, la motion me semble recevable. Au lieu de la déclarer irrecevable, il serait peut-être préférable de susprendre la décision en attendant. Comme je l'ai dit, le ministre pourrait très bien dire qu'il s'agit d'un document confidentiel, mais je n'en sais rien.

[*Text*]

Mr. Reynolds.

Mr. Reynolds: Mr. Chairman, I can understand your problem but I think we would accept if we had an answer from the Minister, if we passed the motion. If it did pass, if the Minister answered that way, it would have to be acceptable to the Committee under normal rules. We have to accept that answer quite often in the House.

• 1705

Mr. Taylor: Certainly all I could say, Mr. Reynolds, is that it is a straight Order in Council appointment as required under the National Harbours Board Act and I am quite sure not only is that public, it is hanging on Mr. Rathie's office wall.

An hon. Member: How do you get in there?

Mr. Taylor: That is sometimes a good question. Regarding the other part of your motion, I am of course the servant of the Committee, but I can only tell you that we look at these things in the light of the guidelines announced by the Prime Minister and to my knowledge Mr. Rathie has done that. As a matter of fact the record of this Committee will bring very forcibly to Mr. Rathie's attention the concern of this Committee and I would be glad to see that he reviews this in his own mind himself. I will take on that commitment.

Mr. Reynolds: I see no reason, Mr. Chairman, why we could not vote on the motion.

The Chairman: Well, Mr. Taylor's believes that it is a public Order in Council hiring Mr. Rathie. I am reserving the one caveat that if the Minister states that what you are really asking for is something considered by the government to be confidential, I could rule the motion in order if you want to vote on it. If anybody else wants to comment before I take the vote, I would wish they would now.

Mr. Rose: Mr. Chairman, there may be some doubt about whether or not the Speaker would accept the motion. I certainly support the intent of the motion. I have some doubts about its being in order, but that is for your ruling.

The Chairman: I have expressed my doubts.

Mr. Rose: I think what Mr. Reynolds and Mr. Neale were after was all possible information regarding the business interests of Mr. Bill Rathie in the Port of Vancouver flowing from the Prime Minister's guidelines dealing with conflict of interest of federal public servants and those citizens accepting appointments or contracts from the Crown. Really you cannot ask for more than you can be given, but really you want as much information as possible and whether or not my suggestion here is anymore acceptable to the Chair, if the Chair rules Mr. Reynolds out of order, then I am prepared to move this one.

The Chairman: Mr. Loiselle, do you wish to speak?

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, it seems to me you have doubt in your mind whether the motion is in the proper form or acceptable by the Chair.

[*Interpretation*]

Monsieur Reynolds.

M. Reynolds: Monsieur le président, je crois comprendre votre problème, mais, si nous adoptons la motion, nous accepterions de toute manière la réponse que nous donnerait le ministre. Si la motion est adoptée et si le Ministre répond de cette manière, sa réponse doit en vertu du règlement être acceptée par le Comité. C'est une réponse que nous devons accepter très souvent à la Chambre.

M. Taylor: Tout ce que je puis dire, monsieur Reynolds, c'est qu'il s'agit purement et simplement d'une nomination par décret du Conseil, comme le prescrit la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et je sais qu'il s'agit d'un décret public qui est d'ailleurs accroché au mur du bureau de M. Rathie.

Une voix: Comment s'y rend-t-on?

M. Taylor: C'est parfois une bonne question. Pour ce qui est de l'autre partie de votre motion, je suis bien entendu aux ordres du Comité, mais je puis simplement vous dire que nous étudions ces questions dans l'optique des directives annoncées par le Premier ministre et, à ma connaissance, c'est ce qu'a fait M. Rathie. En fait, le procès-verbal du Comité portera très vigoureusement à l'attention de M. Rathie le fait que cette question préoccupe le Comité et je serais très heureux de veiller à ce qu'il se penche lui-même sur la question. Je m'y engage.

M. Reynolds: Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas mettre la motion aux voix, monsieur le président.

Le président: Eh bien, M. Taylor croit que la nomination de M. Rathie s'est faite par un décret du Conseil public. Je répète la réserve que j'ai déjà formulée, à savoir que si le Ministre ne dit que ce que nous demandons est considéré comme confidentiel par le gouvernement, mais à part cela, si vous voulez passer aux voix, je déclare que la motion est recevable. Si quelqu'un d'autre a quelque chose à dire à propos de la motion, j'aimerais qu'il le fasse maintenant, avant que nous passions au vote.

M. Rose: Monsieur le président, on pourrait se demander si M. l'Orateur accepterait cette motion. Je me rallie sans aucun doute à l'objectif qu'elle poursuit. Je ne suis pas sûr que cette motion soit recevable, mais quoi qu'il en soit vous en avez décidé ainsi.

Le président: J'ai exprimé mes propres hésitations.

M. Rose: Je crois que ce que veulent M. Reynolds et M. Neale, c'est obtenir tous les renseignements possibles au sujet des intérêts commerciaux de M. Bill Rathie dans le Port de Vancouver, suite aux directives du Premier ministre traitant des conflits d'intérêts des fonctionnaires fédéraux et des citoyens qui acceptent une nomination ou un contrat de la Couronne. En fait, on ne peut demander plus que ce qu'on peut obtenir, mais il faut autant de renseignements que possible et, que ma proposition puisse ou non être acceptée par le président, si celui-ce déclare la motion de M. Reynolds irrecevable, je suis prêt à présenter cette motion-ci.

Le président: Monsieur Loiselle, voulez-vous la parole?

M. Loiselle: Monsieur le président, il me semble que vous ne soyez pas sûr que la motion soit recevable ou que son libellé revêt la forme appropriée.

[*Texte*]

The Chairman: That is right.

Mr. Loiselle: I do not know how you could put the motion to a vote if you are not sure yourself that the motion is in proper shape. I do not know Mr. Rathie as he is working in the Vancouver area and I am from Montreal, and that is far from there, but perhaps that motion could be brought up when the Minister is in so he could give more explanation and more detail on that. I think that is the proper place for such a motion, not in front of Mr. Taylor who is in charge of the National Harbours Board. He is completely out of that. Mr. Taylor is charged with the administration of the National Harbours Board, not in giving the intentions of nominations, he has to accept the nominations given by the government. So I do not think the motion should be put to a vote now since you have a doubt in your mind.

The Chairman: I respect your words very much, Mr. Loiselle, and Mr. Taylor has stated to me and to the Committee that he would bring this Committee proceedings to the attention of Mr. Rathie and get Mr. Rathie to answer all the questions, either to the Chair or to the Committee or in one line or another. Perhaps that would satisfy the request of Mr. Reynolds, Mr. Neale, Mr. Nelson Mr. Mazankowski, Mr. Rose, Mr. MacKay and all others.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, surely the point is contingent upon your ruling. Is the motion in order or is it not in order?

The Chairman: Mr. Mazankowski, I will defer ruling on whether or not the motion is in order and hold it in abeyance until I can check with the officials and until I can see Mr. Rathie's reply to it. I will find out whether or not we are involving here what the Minister or the government might consider confidential documents.

• 1710

Mr. Taylor: May I repeat, Mr. Chairman, that all I could do, even if the motion were passed, would be bring to Mr. Rathie's attention the comments of the Committee and the guidelines that have been made public, and simply ask Mr. Rathie whether in his mind, again, these are satisfied? That is all I could do, and report his answer to you. I do not think there is any further responsibility I could take. This is clearly what I have indicated that I will do.

The Chairman: You could pass it on, Mr. Taylor, to the Minister. The motion reads: "the Committee requests the Minister of Transport or the Chairman of the National Harbours Board . . ." I would appreciate it if you also conveyed the Committee's wishes to the Minister. We can, and I can as the Chairman, but I would appreciate it if you would too.

Are you through, Mr. Reynolds?

Mr. Reynolds: Mr. Chairman, I do not know if it would be in order, but maybe I could move another motion.

The Chairman: You can try.

Mr. Reynolds: I move that this Committee request Mr. Rathie's appearance before this Committee as soon as possible.

[*Interprétation*]

Le président: C'est exact.

M. Loiselle: Je ne vois pas comment vous pouvez mettre une motion aux voix si vous n'êtes pas sûr vous-même qu'elle est recevable. Je ne connais pas M. Rathie puisqu'il travaille dans la région de Vancouver alors que je viens de Montréal, les deux étant fort éloignées l'une de l'autre, mais la motion pourrait peut-être être déposée en présence du Ministre de manière à ce qu'il puisse nous donner davantage d'explications et de détails. Je pense que la motion devrait plutôt être déposée en présence du Ministre qu'en présence de M. Taylor qui est le responsable du Conseil des ports nationaux. Il n'a absolument rien à voir avec cela. M. Taylor est responsable l'administration du Conseil des ports nationaux et il ne doit nullement nous communiquer les intentions qui ont présidé aux nominations car il doit accepter les nominations qui sont effectuées par le gouvernement. Je ne pense donc pas que la motion doive être mise aux voix puisque vous n'êtes pas sûr vous-même.

Le président: Je respecte énormément votre intervention, monsieur Loiselle, et M. Taylor nous a dit qu'il porterait le procès-verbal du Comité à l'attention de M. Rathie et ferait en sorte que ce dernier répondre à toutes les questions, soit au président, soit au Comité, soit de toute autre manière. Cela satisferait peut-être MM. Reynolds, Neale, Nelson, Mazankoswki, Rose et MacKay, pour ne citer que ceux-là.

M. Mazankowski: Monsieur le président, tout dépend de votre décision. La motion est-elle recevable ou non?

Le président: Monsieur Mazankowski, je suspends ma décision et je ne la rendrai que lorsque j'aurai pu procéder à une vérification auprès des fonctionnaires et lorsque j'aurai eu la réponse de M. Rathie. Je verrai si nous pouvons ou non demander la présentation de certains éléments que le Ministre ou le gouvernement pourrait considérer comme confidentiels.

M. Taylor: Tout ce que je peux faire, même si la motion était adoptée, serait d'attirer à l'attention de Rathie les observations de comité et les directives qui ont été rendues publiques. C'est tout ce que je peux faire, et je pourrais vous communiquer sa réponse à la suite. Je n'ai pas d'autres responsabilités dans ce domaine.

Le président: Vous pourriez toujours en parler au ministre. La motion se lit comme suit: «Le Comité demande au ministre des Tranports ou au président du Conseil des ports nationaux . . .» Je vous en saurais gré si vous parliez également du désir du comité au ministre. Tout le monde vous en serait reconnaissant.

Avez-vous terminé, monsieur Reynolds?

M. Reynolds: Je ne sais pas si elle sera recevable, mais j'aimerais proposer une autre motion.

Le président: Vous pouvez toujours essayer.

M. Reynolds: Je propose que notre Comité demande à M. Rathie de comparaître devant le Comité le plus tôt possible.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Reynolds moves that the Committee request Mr. Rathie to appear before the Committee as soon as possible.

I did suggest earlier at the beginning of this Committee proceedings that we had dates—the 16, 21 and 23 of this month—that we had been allotted time for and have yet to get a witness for. For those who may have come in late, we are having the Department of Communications estimates before the Committee on Tuesday, May 7; the CNR, Thursday, May 9; and the Post Office, Tuesday, May 14. That leaves May 16, May 21 and May 23 open. The CPR has agreed to come before the Committee on Tuesday, May 28, and then we wrap up with the Minister again on the Thursday, May 30. That gives the Committee some idea. There are a coupel of slots open.

Perhaps it would be wise to bring to our attention just what official position Mr. Rathie has with the National Harbours Board, Mr. Taylor, so that we could . . .

Mr. Campbell: Mr. Chairman, as far as this is concerned I believe Mr. Rathie has superiors. Is this normal procedure, bringing an employee in as a witness when he has superiors that can answer or should be able to answer for him and take the responsibility of his actions?

The Chairman: Mr. Campbell, the Committee has the power to send for papers and persons. The Chair is in the hands of the Committee. If the Committee does not want to have Mr. Rathie under the terms of reference that we have before us—we have the National Harbours Board . . .

The motion made by Mr. Reynolds, as far as the Chair is concerned, is perfectly in order. If the Committee does not want to hear Mr. Rathie, they can so vote. If they do, then they can so vote.

Mr. Campbell: I just feel that we have so many more important witnesses that should appear before us, and our time, as you know, is extremely limited. We just go to the end of May.

The Chairman: That is exactly . . .

Mr. Mazankowski: You are being presumptuous now.

Mr. Campbell: To waste a complete session on something that is . . . we are just presuming that nothing is irregular in his functions because of various assumptions. That would be wasting the time of the Committee, I am sure.

The Chairman: Mr. Campbell, you are perfectly welcome to your opinion, but I would like to ask Mr. Taylor, for your enlightenment and everybody elses, just who this man is. I do not know him. Who is this Mr. Rathie? What position does he hold with the National Harbours Board? Then you might be able to judge better whether he is worthy of appearing before this Committee or not. Mr. Taylor.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, if you do not mind, I am sorry to interrupt, but regardless . . . If there is a truck driver we feel should be fired, are we going to bring him before the Committee?

The Chairman: This is why I think we should know the exact capacity this man occupies within the National Harbours Board. Go ahead, Mr. Taylor.

[*Interpretation*]

Le président: M. Reynolds a proposé que le Comité demande à M. Rathie de comparaître devant nous le plus tôt possible.

Au commencement de la séance, j'ai dit que nous allions avoir des réunions le 16, le 21 et le 23 de ce mois, mais que nous n'avions pas encore des témoins pour ces dates. Pour ceux parmi vous qui sont arrivés en retard, le Comité va étudier les prévisions du ministère des Communications le mardi 7 mai, celle de la CNR le jeudi 9 mai; et celle des Postes le mardi 14 mai. Les 16, 21 et 23 mai sont libres. La CPR va comparaître devant nous le mardi 28 mai, et nous finissons avec le ministre encore une fois le jeudi 30 mai. Il y a donc quelques dates libres.

Il serait peut-être utile d'attirer notre attention la nature de la position officielle de M. Rathie à l'intérieur du Conseil des ports nationaux, de façon à ce que nous puissions . . .

M. Campbell: En autant que je sache, M. Rathie a des supérieurs. Est-ce bien la façon normale de procéder, c'est-à-dire, de demander à un employé de comparaître comme témoin alors qu'il a des supérieurs qui peuvent répondre à sa place, ou qui devraient pouvoir le faire, afin d'accepter leur responsabilité pour ces actions?

Le président: Monsieur Campbell, le Comité a l'autorisation de demander des documents et la présence de témoins. C'est au Comité de décider. Si le Comité ne veut pas que M. Rathie comparaisse devant nous en vertu de notre mandat—le Conseil des ports nationaux . . .

La motion de M. Reynolds, en autant que le président est concerné, est tout à fait acceptable. Si le Comité ne veut pas que M. Rathie se présente devant nous, il peut voter contre. S'il veut qu'il comparaisse, il peut voter en faveur.

M. Campbell: C'est seulement que je pense que nous avons tant de témoins plus importants qui devraient comparaître, et nous avons peu de temps. Nous avons jusqu'à la fin du mois de mai.

Le président: C'est exactement . . .

M. Mazankowski: Là vous présumez un peu trop.

M. Campbell: Gaspiller toute une séance . . . Nous supposons qu'il n'y a rien d'irrégulier dans ces fonctions, mais cette supposition est basée sur d'autres encore. Je suis persuadé que cela sera une perte de temps pour le comité.

Le président: Vous avez le droit d'exprimer votre opinion, mais j'aimerais demander à M. Taylor de nous parler de M. Rathie, et ce sera autant pour votre information que pour informer les autres. Qui est M. Rathie? Quel poste occupe-t-il au sein du Conseil des ports nationaux? Une fois que vous êtes au courant de ces choses-là, vous serez peut-être dans une meilleure position pour juger s'il devrait comparaître devant nous.

M. Campbell: Excusez-moi si je vous interromps, mais n'empêche. S'il y avait un chauffeur de camion que nous voulions congédier, demanderions-nous qu'il comparaisse devant nous?

Le président: C'est exactement pourquoi je pense que nous devrions savoir le poste que M. Rathie occupe au sein du Conseil des ports nationaux. Allez-y monsieur Taylor.

[*Texte*]

Mr. Campbell: And whom he works for.

The Chairman: I would like to hear Mr. Taylor first. Mr. Taylor.

Mr. Taylor: Mr. Rathie is one of the four members of the National Harbours Board appointed by Order in Council. I am one; Guy Beaudet from Montreal is the second; Dr. Steve Weyman from St. John's is the third, and Mr. Rathie is the fourth.

Mr. Mazankowski: He is a pretty important man.

• 1715

Mr. Taylor: As the Chairman of the Board, as Mr. Campbell has indicated, I nominally come here and answer for the board.

The Chairman: He is a member of the National Harbours Board.

Mr. Reynolds: I just take exception to Mr. Campbell comparing this request to bringing a truck driver here. Mr. Rathie is an important member of the board, you say you have a lot of important things before this Committee, and I think it shows the attitude a lot of people from Eastern Canada have towards Western Canada. Half the budget in this is for Western Canadian ports, this man is part of that, and his resignation has been demanded by myself, by the mayor. It has been demanded by a minister of your government.

The Chairman: Mr. Reynolds, I think you should direct your remarks to the Chair or to the Committee and not have a crossfire between two members.

Mr. Blouin: You are using the Committee for propaganda.

The Chairman: Does anybody wishes to speak further to Mr. Reynolds' motion.

Shall I put the question?

Mr. Reynolds: Could we have the vote recorded, Mr. Chairman?

The Chairman: You want the vote polled.

Mr. Reynolds: Yes.

The Chairman: We shall have a polled vote. I will put the question and the Clerk will then poll the Committee members. I would advise the Clerk to check off all those people who are officially members of the Committee because only official members of the Committee can vote.

It is moved by Mr. Reynolds:

> that this Committee requests that Mr. Rathie appear before this Committee.

Mr. Mackasey, do you want me to read the question again because, owing to your busy schedule, you came in late?

Mr. Mackasey: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Reynolds moved that this Committee requests that Mr. Rathie—I might add that he is a member of the National Harbours Board—appear before this Committee.

[*Interprétation*]

M. Campbell: Et qui sont ses supérieurs.

Le président: J'aimerais avoir la réponse de M. Taylor en premier.

M. Taylor: M. Rathie est un des 4 membres du Conseil des ports nationaux qui est nommé en vertu d'un Décret en conseil. J'en suis également un. Guy Beaudet de Montréal est le deuxième, le docteur Steve Weyman de St. John est le troisième et M. Rathie est le quatrième.

M. Mazankowski: C'est un homme assez important.

M. Taylor: Comme président du Conseil, comme l'a dit M. Campbell, je comparais ici et je réponds au nom du Conseil.

Le président: Il est membre du Conseil des ports nationaux.

M. Reynolds: Au fait que M. Campbell compare sa comparution à une demande de comparution d'un conducteur de camion. M. Rathie est un membre important du Conseil; vous dites que le Comité est saisi de nombre de questions importantes, etje pense que cela témoigne de l'attitude dont font preuve de nombreux ressortissants de l'Est à l'égard de l'Ouest. La moitié du budget que nous étudions ici est destinée aux ports de l'Ouest, et M. Rathie est responsable de ces derniers, et je rappelle que sa démission a été exigée non seulement par moi, mais également par le maire et par un ministre du parlement.

Le président: Monsieur Reynolds, vous devriez, je crois, adresser vos commentaires à la présidence ou au comité, et ne pas échanger des opinions d'un côté à l'autre de la table.

M. Blouin: Vous vous servez du comité à dessein de propagande.

Le président: Quelqu'un d'autre a-t-il quelque chose à ajouter au sujet de la motion de M. Reynolds?

Vais-je mettre la motion aux voix?

M. Reynolds: Pouvons-nous faire consigner les résultats du vote, monsieur le président?

Le président: Vous voulez un vote par appel nominal?

M. Reynolds: Oui.

Le président: Nous allons procéder à un vote par appel nominal. Je vais mettre la motion aux voix et le greffier va appeler les membres du comité. Je demanderais au greffier de vérifier si tous les députés présents sont officiellement membres du comité car seuls les membres en règle peuvent voter.

Il est propsé par M. Reynolds;

> Que le comité demande la comparution devant lui de M. Rathie.

Monsieur Mackasey, voulez-vous que je répète la question étant donné que vos nombreuses occupations vous ont fait arriver en retard?

M. Mackasey: Oui, monsieur le président.

Le président: M. Reynolds propose que le Comité demande la comparution devant lui de M. Rathie—j'ajouterais qu'il s'agit d'un membre du Conseil des ports nationaux.

[*Text*]

Mr. Mackasey: Do we not have the Harbours Board here now?

The Chairman: We have the Chairman of the National Harbours Board here.

Mr. Mackasey: Why would you want somebody that is . . .

The Chairman: That is not for me to decide, that is for you to decide.

Mr. Mackasey, the debate on the motion has taken place. You are now being polled by the Committee Clerk: yes or no?

Mr. Mackasey: I vote against the motion.

Motion agreed to: Yeas, 8; nays, 6.

The Chairman: You are through, Mr. Reynolds. Rest assured that the Chair and the Clerk will attempt to carry out the wishes of the Committee.

You will be duly notified if and when it is physically possible to have Mr. Rathie before the Committee.

Next on my list is Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Taylor, I just have a couple of questions.

Mr. Mazankowski: What time are we adjourning, Mr. Chairman?

The Chairman: At 5.30 p.m.

Mr. MacKay: I gather that we do not have the 1973 annual report.

Mr. Taylor: No, it is not printed yet. It will be ready in May. We have our results but they are at the printers.

• 1720

Mr. MacKay: I gather that there is a reason for this lateness, Mr. Taylor, because I note that under Section 32 of the National Harbours Board Act the report is overdue. I suppose you do not really know why it is late?

Mr. Taylor: No. It is not late in that sense. One of the difficulties, of course, is that it is not available to the National Harbours Board until sometime in April, it is usually fairly early in April, from the Auditor General. We must wait for the completion of the audit and I must admit that on occasion, because of that technicality, we are in violation of that rule and there is really nothing we can do about it.

Mr. MacKay: I see.

Mr. Taylor: We do have it from the Auditor General now, though, and it is a complete report.

Mr. MacKay: Good.

The Chairman: I might advise you, Mr. MacKay, that I am going to hurry you along because Mr. Mazankowski has been waiting patiently.

[*Interpretation*]

M. Mackasey: Mais n'avons-nous pas de représentants du Conseil pour l'instant?

Le président: Nous avons le président.

M. Mackasey: Pourquoi voulez-vous que quelqu'un . . .

Le président: Ce n'est pas à moi de décider, mais à vous.

Monsieur, la motion a déjà été débattue. Le greffier va faire l'appel nominal des membres: oui ou non?

M. Mackasey: Je vote contre la motion.

La motion est adoptée par 8 voix contre 6.

Le président: Votre motion est adoptée, monsieur Reynolds. Soyez sûr que le président et le greffier s'efforceront de réaliser les vœux du comité.

Nous vous dirons selon les formes requises s'il est matériellement possible de faire comparaître M. Rathie, et dans l'affirmative, à quelle date.

J'ai maintenant le nom de M. MacKay.

M. MacKay: Monsieur Taylor, j'aurais une ou deux questions à vous poser.

M. Mazankowski: Quand levons-nous la séance, monsieur le président?

Le président: A 17 h 30.

M. MacKay: Je pense que nous n'avons pas le rapport annuel pour 1973.

M. Taylor: Il n'est pas encore imprimé. Il sera prêt en mai. Nous avons les résultats, mais le rapport est à l'imprimerie.

M. MacKay: Je crois qu'il y a une raison à ce retard, monsieur Taylor. En effet, je remarque qu'en vertu de l'article 32 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, le rapport est en retard. Je suppose que vous ne savez vraiment pas pourquoi?

M. Taylor: Non. Dans un sens, il n'est pas vraiment en retard. L'une des difficultés est bien sûr que le Conseil des ports nationaux doit attendre le début d'avril pour obtenir les renseignements de l'Auditeur général. Nous devrons attendre la vérification des comptes et je dois reconnaître qu'à ce sujet, compte tenu de l'aspect très technique de ceci, nous violons le règlement mais, en fait, nous n'y pouvons pas grand-chose.

M. MacKay: Je vois.

M. Taylor: Nous avons toutefois reçu le rapport de l'Auditeur général et il s'agit d'un rapport complet.

M. MacKay: Parfait.

Le président: Je vous dirais également, monsieur MacKay, que je vais vous demander de vous dépêcher car M. Mazankowski attend son tour avec beaucoup de patience.

[*Texte*]

Mr. MacKay: All right, Mr. Chairman.

The Chairman: I do not want to cut you off. I want to you to ask another question or two, but I want you to bear this in mind.

Mr. MacKay: Mr. Taylor, could you tell me briefly, pursuant to the same format that you have set out in your 1972 Annual Report, what is going on as far as the Port of Halifax is concerned? Are the ocean vessel entries up since 1972, how is the tonnage, and so on? Can you give me some very quick answers to those questions?

Mr. Taylor: There is an increase in traffic in Halifax and there is certainly a noticeable increase in container traffic in particular.

Mr. McKay: I see. The general activity, container traffic, and so on, in the port continues to increase and the port is getting progressively busier. Is that right? In other words, is it a picture of continued progress or not?

Mr. Taylor: It has been continually improving. I will give you some gross tonnage figures which may be of some value to you. In 1972 there were roughly 15.6 million tons and 2,537 vessels; in 1973 there were 17.1 million tons and 2,518 vessels. The obvious co-relation is that vessels are getting somewhat larger even though tonnage is increasing gradually.

Mr. MacKay: Finally, Mr. Chairman, and I know that a lot of this information will be available when we have the report, I note from the 1972 Annual Report that there is quite an impressive increase, I think it is 59 per cent on the container cargo, as between 1971 and 1972. Could you let us have the comparable increase from 1972 to 1973?

Mr. Taylor: We may have that information at hand, but there has been a continued shift towards containerization from general cargo handling. Are you speaking specifically of Halifax or in general terms?

Mr. MacKay: I am speaking basically about containerization activities at the Port of Halifax.

Mr. Taylor: Right. I could not give you a percentage figure, but there will be a decided shift to more containerization in 1973 as opposed to 1972; but probably not as dramatic as that year.

Mr. MacKay: And the containerization facilities are continually being expanded and improved. Is that correct?

Mr. Taylor: No, sir.

Mr. MacKay: They are not. All right.

Mr. Taylor: They have stayed the same, or pretty well the same, for the last two or three years.

Mr. MacKay: I see.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Taylor could give us some idea of what the tonnage throughput at the Port of Vancouver was for the year 1973 and what are the leading commodities that make up the bulk of that cargo. Is it grain or coal? Do you have any figures on that?

[*Interprétation*]

M. MacKay: Parfait, monsieur le président.

Le président: Je ne veux pas vous interrompre. Vous pouvez poser encore une ou deux questions, mais n'oubliez pas ce que je viens de vous dire.

M. MacKay: Monsieur Taylor, pourriez-vous nous dire brièvement en vous en tenant à la formule adoptée dans votre rapport annuel de 1972 quelle est la situation au port de Halifax? Le nombre de navires océaniques qui y ont relâché a-t-il augmenté depuis 1972; quel est le tonnage et ainsi de suite? Pourriez-vous me répondre rapidement?

M. Taylor: Halifax a connu une recrudescence d'activités, tout particulièrement pour ce qui est des conteneurs.

M. MacKay: Je vois. L'ensemble des activités y compris le trafic des conteneurs, continue à croître et le port devient de plus en plus actif, est-ce exact? En d'autres termes, il y a progression constante, n'est-ce pas?

M. Taylor: La situation s'est sans cesse améliorée. Je vais vous donner quelques chiffres de tonnage brut qui pourraient vous intéresser. En 1972, nous avons eu en gros 15.6 millions de tonnes et 2,537 navires; en 1973, 17.1 millions de tonnes et 1,518 navires. La conclusion évidente est que les navires deviennent un peu plus gros même si le tonnage augmente continuellement.

M. MacKay: Enfin, monsieur le président, et je sais que bon nombre de ces renseignements figureront dans le rapport, je remarque dans le Rapport annuel de 1972 une augmentation impressionnante de 59 p. 100 je crois, du fret transporté par conteneur par rapport à 1971. Pourriez-vous nous donner les augmentations comparables entre 1972 et 1973?

M. Taylor: Nous avons peut-être ce renseignement sous la main, mais nous pouvons dire qu'en général, on enregistre une tendance à l'augmentation des expéditions par conteneur. Voulez-vous parler de Halifax ou de la situation en général?

M. MacKay: Je pense principalement au trafic des conteneurs dans le port de Halifax.

M. Taylor: Parfait. Je ne puis pas vous donner de pourcentage, mais il y a eu indubitablement accroissement du transport par conteneur en 1973 par rapport à 1972; toutefois, cette augmentation n'est probablement pas aussi marquée que celle qui a été enregistrée en 1972.

M. MacKay: Et on continue à améliorer et à étendre les installations de manutention des conteneurs, est-ce exact?

M. Taylor: Non.

M. MacKay: Non. Parfait.

M. Taylor: Les installations n'ont pas changé, à peu de choses près, depuis deux ou trois ans.

M. MacKay: Je vois.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Taylor pourrait-il nous donner une idée du tonnage enregistré en 1973 pour le port de Vancouver et nous préciser les principales marchandises qui y transitent. Est-ce le blé ou le charbon? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

[*Text*]

Mr. Taylor: The Vancouver tonnage in 1973 was almost 47 million tons, up from about 40 million tons. From 40 million up to about 47 million. I am giving you round numbers, and I hope that is satisfactory.

Mr. Mazankowski: Yes, that is fine.

Mr. Taylor: Obviously the major commodities are wheat and coal, bulk products, in that order.

• 1725

Mr. Mazankowski: Is wheat greater than coal?

Mr. Taylor: No, I do not believe so. I could check last year's in a moment perhaps. I would have to convert bushels to tons and it would take me a moment.

Mr. Mazankowski: In terms of total tonnage handled by all the harbours in Canada, what percentage in total does Vancouver account for?

Mr. Taylor: Of all of the ports in Canada?

Mr. Mazankowski: Yes, sir.

Mr. Taylor: In round numbers again, the total handled in all ports is, give or take, 300,000 tons, and Vancouver handles close to 50,000 tons. Of the National Harbours Board ports, which are the major commercial ports—you include many others in that—Vancouver's percentage is about 40 per cent.

Mr. Mazankowski: We constantly hear of the congestion in the Port of Vancouver in respect of grain. What is the problem there? Is anything being done to overcome it, and what role do you have as the Chairman of the Harbours Board to facilitate and to improve conditions there so that we can get greater throughput in terms of grain handling, grain unloading facilities?

Mr. Taylor: First of all, in terms of the grain handling, the National Harbours Board itself does not operate any of the terminals. That is a known fact. So we do then have to rely on the private operators.

Mr. Mazankowski: Is there any over-all plan or study that has been embarked upon to improve conditions in that particular area? I am sure if there were, your organization would certainly be involved. Is there anything currently going on?

Mr. Taylor: Yes, there is a current study which was one of the major outcomes of the WEOC Conference last July. The transportation requirements of the lower mainland of British Columbia are the focal point of that. Certainly the rail and port access is an extremely important element in that, and we are involved with that.

Mr. Mazankowski: Is there anything promising on the horizon?

Mr. Taylor: I am not part of the upper echelon of that, and I could not give you any deadline or times on it.

Mr. Mazankowski: At the beginning of 1973, an article appeared in the Vancouver *Sun* to the effect that the port authority was losing to Seattle something of the order of $24 million a year in container cargo. Is that a correct assessment, and if so, is it still going on? If it is still going on, what is your organization doing to improve that and to facilitate a greater handling of the containerized traffic?

[*Interpretation*]

M. Taylor: En 1973, le tonnage enregistré pour le port de Vancouver a presque atteint 47 millions de tonnes par rapport à 40 millions de tonnes précédemment. Je vous donne les chiffres ronds et j'espère que cela vous satisfait.

M. Mazankowski: Oui, c'est parfait.

M. Taylor: De toute évidence, il s'agit principalement de blé et de charbon, respectivement, de denrées transportées en vrac.

M. Mazankowski: Est-ce qu'il y a plus de blé que de charbon?

M. Taylor: Non, je ne crois pas. Je pourrais vérifier les chiffres de l'année dernière. Je dois convertir les boisseaux en tonnes; cela va me prendre quelque temps.

M. Mazankowski: Quant au tonnage total de tous les ports du Canada, quel est le pourcentage au port de Vancouver?

M. Taylor: De tous les ports du Canada?

M. Mazankoswki: Oui, monsieur.

M. Taylor: En chiffre rond, cela fait environ 50,000 tonnes. A part du Conseil des ports nationaux, qui sont les ports commerciaux les plus importants, ce qui comprend beaucoup d'autres, le pourcentage de Vancouver est d'environ 40 p. 100.

M. Mazankowski: On entend beaucoup dire de la congestion au port de Vancouver à l'égard des grains. Quel est le problème à ce sujet? Qu'est-ce qu'on fait pour résoudre le problème, et quel est le rôle que vous jouez en tant que président du Conseil des ports afin d'améliorer les conditions pour nous permettre d'améliorer nos installations pour la manutention des grains?

M. Taylor: Tout d'abord, en ce qui concerne la manutention des grains, le Conseil des ports nationaux ne gère aucun des terminus. Tout le monde le sait. Nous devons utiliser des entreprises privées.

M. Mazankowski: Y a-t-il un plan d'ensemble ou une étude qui a été entreprise pour l'amélioration des conditions dans ce domaine? S'il y en a un, je suis certain que votre conseil y serait impliqué. Qu'est-ce qui se passe à ce sujet?

M. Taylor: Oui, il y a en cours une étude à la suite de la conférence WEOC qui a eu lieu au mois de juillet dernier. Bien sûr, les voies d'accès par rail et les ports sont des éléments très importants, et nous sommes impliqués dans cette étude.

M. Mazankowski: Quelles sont les perspectives?

M. Taylor: Je n'ai pas un poste important au sein de ce groupe d'études et je ne peux pas vous donner des détails à ce sujet.

M. Mazankowski: Au début de 1973, le *Vancouver Sun* a publié un article à l'effet que le port de Vancouver perdait environ $24 millions de dollars par année en cargaison par container, au port de Seattle. Est-ce exact, et si oui, est-ce que cette tendance continue? Si oui, qu'est-ce que votre conseil fait pour améliorer les installations de manutention de containers?

[*Texte*]

Mr. Taylor: We would take the position that we have never seen any foundation for that figure whatsoever and that the leakage of containers to Seattle is not of that magnitude at all.

Clearly, the container facilities which are being built there now will be the most modern I think anywhere on the West Coast and will overcome any deficiency in facilities, but there are other questions besides port facilities which do enter into the choice by the vessels of which port they take, Seattle or Vancouver.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Korchinski and Mr. Rose have just one question a piece and I will hear them both.

Mr. Korchinski: I wonder, Mr. Chairman, whether the very fact that Lloyds of London had investigations on the St. Lawrence Seaway—wherther they have had similar investigations on the Hudson Bay—as to whether shipment there is really in danger or not? In your mind, are you satisfied that they are quite safe?

• 1730

Mr. Taylor: Certainly as recently as the spring before last there was a concentrated effort sponsored by the Canadian government to bring the major insuring firms, both Canadian and British, to the North to see the conditions, and I believe they were impressed, but to the degree that there was any reduction in insurance costs or a more comfortable feeling about the facilities, I am not sure.

Mr. Korchinski: Mr. Chairman, because of the fact that the Province of Manitoba has shown such great interest in the Port of Churchill and there is a Hudson Bay Route Association very actively at work throughout the Prairies Provinces which has never appeared before the Transpsort Committee, I wonder, Mr. Chairman, if I might move that the Hudson Bay Route Association be invited to present . . .

The Chairman: Order, gentlemen. The gentleman is making a motion, I think, and I would like to hear it and I am sure you would too.

Mr. Korchinski: . . . their case before the Transport Committee of the House of Commons.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Under harbour expenditures.

Mr. Korchinski: That is right, because of the fact . . .

Mr. Taylor: I would like a chance to vote on that.

The Chairman: You will not.

Mr. Taylor: They are part of our organization.

Mr. Korchinski: Not of your organization, but they are people who are very deeply interested in your organization. That is the very reason I would like to have them here.

[*Interprétation*]

M. Taylor: Nous ne croyons pas que ces chiffres soient fondés ni s'il y a une perte très importante de container au port de Seattle.

Il est évident que les installations pour les containers qu'on y construit à l'heure actuelle seront des plus modernes sur la côte du Pacifique et que cela surmontera tous les manques d'installation mais les navires ont d'autres raisons pour leur choix de port, soit Seattle ou Vancouver.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Korchinski et M. Rose ont une seule question chacun et je vais les entendre tous les deux.

M. Korchinski: Je me demande, monsieur le président, si le fait même que la société Lloyds de Londres a fait des enquêtes sur la voie maritime du Saint-Laurent, s'il y en a eu des enquêtes analogues à la Baie Hudson, afin de vérifier s'il y a des dangers réels pour les navires? Êtes-vous satisfait que les navires soient en sûreté?

M. Taylor: Au printemps de 1973 le gouvernement canadien a parrainé une concentration d'efforts pour amener les grandes maisons d'assurance canadiennes et britanniques dans le grand Nord pour examiner les conditions . . . et je pense qu'ils ont été fort impressionnés. Cependant dans quelle mesure y a-t-il eu réduciton de frais d'assurance ou un sentiment de confort plus important à propos de ces installations, je ne saurais vous le dire.

M. Korchinski: Monsieur le président, étant donné que la province du Manitoba a manifesté un vif intérêt dans le port de Churchill et qu'il existe une association de la route de la Baie d'Hudson engagée activement dans toutes les provinces des Prairies et qui ne s'est jamais présentée devant le Comité des transports je me demande, monsieur le président, si vous me permettez de proposer que l'Association de la route de la Baie d'Hudson soit invitée à présenter . . .

Le président: A l'ordre, messieurs. Notre collègue propose une motion et j'aimerais l'entendre tout en étant persuadé que vous voulez en faire autant.

M. Korchinski: . . . à présenter leur cause devant le Comité des transports de la Chambre des communes.

Des voix: C'est convenu.

Le président: Sous la rubrique des dépenses des installations portuaires.

M. Korchinski: C'est juste, étant donné que . . .

M. Taylor: J'aimerais avoir l'occasion de voter sur ce point.

Le président: Vous ne voterez pas.

M. Taylor: Cela ne relève pas de notre organisation.

M. Korchinski: Non pas, mais ce sont des gens qui éprouvent un vif intérêt dans votre organisation. Voilà pourquoi je voudrais les inviter à venir ici.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Mackasey, on the point . . .

Mr. Korchinski: Where do you come in?

Mr. Mackasey: Where do I come in?

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. Korchinksi: How can you . . .

The Chairman: It is not Mr. Taylor's prerogative to state whether or not he would like to vote on something. He is perfectly able to become a member of this Committee if he will put his name on the ballot, and he may have an opportunity to do that very soon. Who knows?

Mr. Taylor: I have thought about it!

The Chairman: Order. Mr. Mackasey on a point of order.

Mr. Mackasey: I have my opinions on that too. However, in a serious vein, may I suggest that the motion of the hon. member is entirely out of order. We are now dealing with the estimates of the National Harbours Board in particular. That is fine. We can have the witness that Mr. Korchinski would like to have appear before us, but not in conjunction with the National Harbours Board. It would be in conjunction conjonction with transport policy generally. There is a fundamental difference. It would be just as easy to make that motion on the next item of business.

The Chairman: Mr. Mackasey, your point is very well taken. We are studying Votes 90, 95 and L110 with regard to the National Harbours Board expenditures. You were not here during the earlier part of the discussion today, but Mr. Korchinski made the point that there was money that was not spent last year at Hudson Bay, and I imagine that is the point he is suggesting. One of the terms of reference which the Committee has before it is the expenditure by the National Harbours Board of moneys at various harbours. Churchill is one of the harbours that falls under the jurisdiction of the National Harbours Board. The Committee has the power to send for people, papers and records in their examination of those expenditures. Unless, Mr. Mackasey, you can deal with that point, I would be inclined to rule that Mr. Korchinski's motion is in order. It is not for me to judge whether or not they could add any wisdom to this Committee in its examination of the expenditures of these moneys. It might be a complete waste of your time, Mr. Mackasey, mine and the whole Committee's. That is not for me to judge. It is for me to judge whether or not it falls within the ambit of this Committee to entertain these people, and that is really for the Committee to judge in a vote. I would be inclined to rule the motion to be in order . . .

Mr. Mackasey: On a point of clarification for . . .

The Chairman: . . . but I will not do that until I hear your wisdom on the point, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Maybe Mr. Korchinski could explain very briefly the importance to this particular group or the relationship of this particular group to the problem at the Port of Churchill. I listened attentively before and I . . .

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Mackasey, à propos . . .

M. Korchinski: Mais d'où sortez-vous?

M. Mackasey: D'où je sors?

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. Korchinksi: Comment pouvez-vous . . .

Le président: Il n'appartient pas à M. Taylor de décider s'il peut voter. Il a tout ce qu'il lui faut pour devenir un membre de ce Comité s'il veut bien inscrire son nom au bulletin de votes et il aura peut-être l'occasion de le faire bientôt. Qui sait?

M. Taylor: J'y avais songé.

Le président: A l'ordre. M. Mackasey évoque le Règlement.

M. Mackasey: Moi aussi j'ai mon opinion là-dessus. Toutefois, passons à une suite d'idées plus sérieuses et qu'il me soit permis de proposer que la motion de l'honorable député est entièrement irrecevable. Nous étudions notamment le budget du Conseil des ports nationaux. C'est bon. Nous avons à coup sûr inviter le témoin proposé par M. Korchinski mais pas en rapport avec le Conseil des ports nationaux. Ce serait plutôt en rapport avec la politique de transport en général. Il s'agit donc d'une différence fondamentale qu'il importe de préciser. Il serait tout aussi facile de présenter cette motion au prochain article à l'ordre du jour.

Le président: Monsieur Mackasey, votre argument est bien fondé. Nous étudions les crédits 90, 95 et L110 à l'égard des dépenses du Conseil des ports nationaux. Vous n'étiez pas ici pendant la première partie de la discussion aujourd'hui mais M. Korchinski a signalé qu'il y avait des fonds non affectés l'an dernier à la Baie d'Hudson et j'imagine que c'est là le point qu'il soulève. Un des mandats du Comité a pour but d'analyser ces dépenses du Conseil des ports nationaux et des sommes affectées aux diverses installations portuaires. Churchill compte parmi l'une de ces installations portuaires qui tombent sous la compétence du Conseil des ports nationaux. Le Comité est habilité à envoyer son personnel, ses documents et dossiers pour l'examen de ces dépenses. A moins, monsieur Mackasey, que vous puissiez vous attaquer à cet argument, je serais plutôt porté à déclarer la motion de M. Korchinski recevable. Mais il ne m'appartient pas de trancher cette affaire mais il se peut qu'elle confère un peu de sagesse à ce Comité qui étudie les dépenses escomptées. Il se peut que nous perdions tous notre temps, monsieur Mackasey, le vôtre, le mien et celui de l'ensemble du Comité. Il ne m'appartient pas de trancher cette question. Il m'appartient néanmoins de décider si cette motion s'inscrit dans le cadre de ce Comité et c'est le Comité qui prendra cette décision grâce à un vote. Je serais porté à trancher que cette motion est conforme au règlement.

M. Mackasey: J'aimerais obtenir des précisions . . .

Le président: . . . mais je n'en ferai rien avant d'entendre votre exposé de sagesse sur ce point, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Qu'il me soit permis de demander à M. Korchinski de nous expliquer très brièvement l'importance de ce groupe particulier ou le rapport de ce dernier face au problème qui sévit au port de Churchill. J'ai écouté attentivement avant et je . . .

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Mackasey, he can do that when I finally determine that the motion is in order. If you could give me some advice as to whether you think it is in order or not, and then when I say it is in order, Mr. Mackasey, Mr. Korchinski can . . .

• 1735

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, you just mentioned the terms of reference yourself. I would like to repeat them. I do not think they include delegations. I think they are asking for correspondence. You tell me where it says delegations of people? Would you re-read them for us?

The Chairman: The Committee rules. It is under the powers of Committees, Standing Order 65.(8). Let me go back just a little further.

> Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House, and, to report from time to time, and, except when the House otherwise orders, to send for persons, papers and records, to sit while the House is sitting . . .

It goes on to say some more things, but that is the pertinent point.

We have our terms of reference, the expenditures of the National Harbours Board under the Department of Transport.

Apparently, Mr. Korchinski, in moving this motion thinks this Hudson Bay Route Association can lend some wisdom to the improvements or greater use of the port at Churchill. I do not know whether they can or not. I think the motion is in order, however, and I wish the Committee would rule on it quickly.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Mr. Chairman, could you read that motion again? It was kind of mumbled and there was noise.

The Chairman: Mr. Korchinski moves:

> That the Hudson Bay Route Association be invited to present their case before this Committee in relation to the Churchill port.

I think what he really means is to invite them to appear before the Transport Committee regarding Harbour Board expenditures.

Mr. Campbell: Before we vote then, I think I would like a little more explanation just what he means. This seems very vague and inconsistent with what we have been discussing.

The Chairman: I will rule the motion in order. Mr. Korchinski can speak on his motion if he wants.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Mackasey, il pourrait le faire quand j'aurai déclaré la motion recevable. Si vous pouvez me donner conseil pour que je puisse prendre une décision dans un sens ou dans l'autre et si je décide que la motion est recevable, monsieur Mackasey, M. Korchinski peut . . .

M. Mackasey: Monsieur le président, vous venez vous-même de nous faire part de votre mandat. J'aimerais répéter vos prérogatives. Je ne crois pas qu'elles renferment des délégations. A mon sens, ils demandent un échange de courrier. Vous pouvez me dire où se trouvent les délégations de personnes? Pourriez-vous nous en faire une nouvelle lecture?

Le président: Il s'agit du règlement des comités. On retrouve ce que vous nous demandez aux termes des pouvoirs des comités dans le Règlement de la Chambre des communes au paragraphe 8, de l'article 65. Laissez-moi remonter à un peu plus loin.

> Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déférées par la Chambre et à faire rapport à ce sujet à l'occasion; sauf lorsque la Chambre en ordonne autrement, ils sont autorisés à convoquer des personnes et à exiger la production de documents et dossiers, à se réunir pendant que la Chambre siège . . .

Le Règlement ajoute d'autres choses mais c'est là l'argument pertinent.

Nous avons notre mandat qui est nul autre que l'étude des dépenses du Conseil des ports nationaux au chapitre du ministère des Transports.

Il appert que M. Korchinski, en proposant cette motion, pense que l'Association de la route de la Baie d'Hudson pourrait nous apporter un peu de sagesse dans nos entreprises d'amélioration ou de meilleur usage du port de Churchill. Je ne sais pas si cette association peut le faire. Je pense que la motion est conforme au Règlement et je voudrais que le Comité se prononce rapidement à cet égard.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Campbell.

M. Campbell: Monsieur le président, pourriez-vous relire la motion? Je l'ai entendue marmonnée au milieu de tout ce bruit.

Le président: Monsieur Korchisnki propose:

> Que l'Association de la route de la Baie d'Hudson soit invitée à présenter sa cause devant ce Comité en rapport avec l'installation portuaire de Churchill.

A mon sens, ce qu'il veut dire c'est qu'il entend les inviter à comparaître devant le Comité des transports eu égard aux dépenses de la Commission des ports nationaux.

M. Campbell: Avant de passer aux voix j'aimerais en savoir un peu plus long sur ce qu'il veut dire au juste. Cette motion me semble très vague et s'inscrit mal dans le cadre de ce que nous avons discuté.

Le président: Je décide que la motion est recevable. M. Korchinski peut se prononcer sur sa motion s'il le veut bien.

[*Text*]

Mr. Campbell: Is this motion debatable?

The Chairman: Yes.

Mr. Campbell: How long can a member have to debate it?

The Chairman: There is no limit.

Mr. Campbell: I would like to speak to it, if I am permitted.

The Chairman: All right, Mr. Korchinski and then Mr. Campbell. Go ahead Mr. Korchinski.

Mr. Korchinski: Mr. Chairman, there is not doubt the National Harbours Board does play a part in the operation of the Churchill port. The Churchill port is an inland port so far as the western Prairies provinces are concerned. It is of great significance to the Province of Manitoba. It does save us a great deal of money in the shipment of grain. We believe that the shipping season could be extended on either end. We could start earlier, and we can also extend it to a later date.

We also believe the National Harbours Board is not giving us a fair shake. There is no reason why we should be shipping, say, 25 million bushels over and over again, year in and year out, when with the technology we have everything else is moving ahead. They could have aeration, for example. These are facts which I think the Hudson Bay Route Association would point out very vividly, as they have pointed out to me in the past.

There is also another little problem here that seems to be underlying the whole thing. I was very much interested in the remarks made here that somebody wanted a vote on the issue. This Committee is comprised of members of Parliament who are representative of that particular area and the National Harbours Board, or its representative, does not have a vote in this type of a situation. It seems quite obvious there is a conflict here which has arisen for reasons I do not know and which I would like to be able to get at.

Only through having the Hudson Bay Route Association appear before the Committee, will I be able to ascertain why certain expenditures were not made when these were allocated in the Blue Book? I say that without further comment, although I think that will come later whenever the Committee, hopefully, will hear the Hudson Bay Route Association. I think there is an absolute need to have them here.

The Chairman: Before I hear Mr. Campbell, Mr. Taylor would like to correct an impression he may or may not have made.

• 1740

Mr. Taylor: I should like to make certain that there was no misunderstanding on the interjection I made that "I should like to vote on that." What that referred too was a side comment the Chairman had made at the National Harbours Board's expense.

[*Interpretation*]

M. Campbell: La motion n'est pas discutable?

Le président: Oui.

M. Campbell: Pendant combien de temps pouvons-nous la débattre?

Le président: Aucune limite n'est prévue.

M. Campbell: Permettez-moi de me prononcer.

Le président: D'accord. M. Korchinski et ensuite M. Campbell. Allez-y, monsieur Korchinski.

M. Korchinski: Monsieur le président, il ne fait aucun doute que le Conseil des ports nationaux. joue un rôle dans la bonne marche du port Churchill. Ce dernier est une installation portuaire intérieure du moins en ce qui concerne les provinces des Prairies. Cette installation portuaire vêt une importance toute spéciale pour ces provinces. Elle suscite des économies considérables dans l'acheminement des céréales. A notre avis, il faudrait prolonger dans les deux sens la saison d'expédition Nous pourrions la commencer plus tôt et la prolonger plus tard.

Nous croyons également que le Conseil des ports nationaux ne nous rend pas justice. Je ne vois pas pourquoi nous devrions expédier 25 millions de boisseaux à mille reprises à l'année longue si l'on tient compte des nouvelles techniques et de l'évolution de tout le reste. Il pourrait y avoir un système de ventilation par exemple. Ce sont là des faits que l'Association de la route de la Baie d'Hudson ne manquerait pas de signaler assez vertement ainsi qu'ils me l'ont signalé en particulier par le passé.

Un autre petit problème semble être sous-jacent à l'ensemble des éléments signalés. On est intervenu quand quelqu'un a demandé de voter sur le point en litige ce qui m'a fort intéressé. Ce Comité est formé de députés qui représentent une région donnée. Pourtant le Conseil des ports nationaux ou son représentant n'a pas le droit de vote dans ce genre de situation. De toute évidence, il semble y avoir ici un conflit qui aurait été suscité pour des raisons que j'ignore et que j'aimerais bien connaître.

Lorsque l'Association pour l'itinéraire de la Baie d'Hudson comparaîtra, je serai alors en moyen de dire avec certitude pourquoi certaines dépenses autorisées par le Libre bleu n'ont pas été faites. Je n'ai pas d'autres commentaires à ce moment mais j'aimerais plus tard, lorsque cette association comparaîtra, j'espère, devant le comité. Je crois qu'il est actuellement nécessaire que l'association comparaisse ici.

Le président: Avant de donner la parole à M. Campbell, M. Taylor voudrait donner des éclaircissements à propos d'un de ces commentaires.

M. Taylor: J'aimerais m'assurer qu'il n'a pas eu de malentendu quand je dis «j'aimerais voter sur cela». Il s'agissait d'une réponse à un commentaire fait par le président au dépens du Conseil des ports nationaux.

[*Texte*]

The Chairman: Did I say that?

Mr. Taylor: Yes.

The Chairman: Oh, I am sorry. I did not think I meant that, Mr. Taylor.

Mr. Rose: Was it a side comment or a snide comment?

Mr. Taylor: Oh, no.

Mr. Rose: I can believe that, if you said it.

Mr. Korchinski: Right on the mark.

Mr. Taylor: He indicated, and perhaps quite properly, that it might be, and I was pointing out that I would have to vote on that because that is part of the responsibilities I have, reporting to Parliament for the dollars. That is my only comment.

The Chairman: I think what I said was "under the expenditures," but the record will show it. I am glad, though, that Mr. Taylor brought that to my attention and cleared it up for the Committee.

Go ahead, Mr. Campbell.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman seemed to be out of order a couple of times today, and I think he should be reprimanded a little.

The Chairman: I am sorry, Mr. Campbell. That very remark of yours is out of order.

Mr. Campbell: The member made a very interesting exposé. I obtained the information I was requesting, and I think we are prepared to go along with his motion.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Korchinski if we are going to hold a full-scale hearing, bringing in this association, whether there may not be other people also that we should bring in, other expertise.

The Chairman: Mr. Watson, before you came in, the Committee had agreed to hear another member. Mr. Taylor is the Chairman of the National Harbours Board. The Committee had agreed to ask Mr. Rathie from Vancouver to come.

We apparently now have to request Mr. Rathie to come before the Committee if we can fit him into the time slot and if it is physically possible for him to be here. I would suggest to the Clerk that this Hudson Bay Route Association appear the same day, and we hear them one after the other at the same committee meeting.

I would not suggest that in one or two committee proceedings we could hear an association from every port in Canada, Mr. Watson. I would not want to think that, and I would not encourage it for anybody.

Mr. Watson: Mr. Chairman, on that very point that was just raised, I think the members on this side of the room will be happy to support the motion of Mr. Korchinski. If at some later stage we feel it necessary that we bring in witnesses ragarding another port in Montreal, we hope for the same kind of . . .

[*Interprétation*]

Le président: J'ai dit cela?

M. Taylor: Oui.

Le président: Je suis désolé. Ce n'est pas ce que je voulais dire, monsieur Taylor.

M. Rose: Est-ce qu'il s'agissait d'un commentaire de côté ou d'un commentaire factice?

M. Taylor: Oh, non.

M. Rose: Je peux le croire, si vous l'avez dit.

M. Korchinski: C'est ça.

M. Taylor: Il a dit, et il avait peut-être raison, que cela serait possible et j'ai indiqué que je devrais voter sur cela puisque cela fait partie de mes responsabilités car je dois faire rapport au Parlement à propos de ces dépenses. C'est mon seul commentaire.

Le président: Je pense que j'ai dit «en vertu des dépenses», mais on le verra dans le procès-verbal. Je suis heureux que M. Taylor ait éclairci ce point pour le comité.

M. Campbell a la parole.

M. Campbell: Merci, monsieur le président.

Il paraît que le président soit hors de propos à plusieurs reprises aujourd'hui et je pense qu'on devrait le réprimander quelque peu.

Le président: Je suis désolé, monsieur Campbell. Ce commentaire est inadmissible.

M. Campbell: Le député a donné un exposé fort intéressant. J'ai eu les renseignements que je cherchais et je pense que nous sommes prêts à accepter sa motion.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Korchinski si nous allons entreprendre une enquête majeure avec cette association et s'il ne faudrait pas ensuite faire comparaître d'autres experts.

Le président: Monsieur Watson, avant votre arrivée, le comité s'est mis d'accord pour entendre un autre témoin. M. Taylor est le président du Conseil des ports nationaux et le comité aurait accepté de demander à M. Rathie de Vancouver de comparaître devant nous.

Il paraît que nous devons demander à M. Rathie de comparaître si nous pouvons trouver une date convenable et s'il pourra venir. Je suggère au greffier que le Hudson Bay Route Association comparaisse ce même jour, et que le comité les entende lors de la même réunion.

Je ne dis pas que nous pourrons écouter les témoignages d'associations de tous les ports canadiens, monsieur Watson, au cours de deux réunions du comité. Je ne serais pas en faveur d'une telle suggestion.

M. Watson: Monsieur le président, j'ajouterai que les membres de ce côté seront heureux d'appuyer la motion de M. Korchinski. Si nous croyons qu'il soit nécessaire de faire convoquer d'autres témoins à propos du port de Montréal, nous espérons le même genre de . . .

[*Text*]

The Chairman: In that regard, if you do it under terms of reference which it could fit into, and which the Committee is agreeable to have, the Chair cannot do anything about it, as much as I may or may not like to.

Mr. Rose.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I think an important point that perhaps might have escaped some of the members is that this particular association, the Hudson Bay Route Association, has really never had a platform in Ottawa by which to advance a cause of great interest, I think, to all the prairie region. One of the things that disappoints me sometimes is that if we come to some agreement to have a group at a particular time for a special purpose, then all of a sudden every one from every neck of the country wants to trot along his own favourite friend.

Can we not deal with this? I think the point was made validly here. I am pleased that Mr. Taylor cleared up his remarks because I felt for a moment that he was opposed to this. If he were to express that, then I would automatically be for it, not because I have any objection to Mr. Taylor having these views but I think it is really for the Committee to decide those things.

I think we are all agreed now, Mr. Chairman, that there is a great interest in the prairie regions of the country. It is not a political or a partisan thing and I think we should move.

• 1745

The Chairman: Shall I put the questions? All those in favour of the motion?

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Korchinski, could you assist the Clerk and give him the address of the person he is to contact?

Mr. Korchinski: No problem.

The Chairman: Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: Mr. Chairman, I have been trying to get this point in. This is of particular interest. Following up on the suggestion of Mr. Watson, theoretically there could be some organization equally adamant and against the comments. It might be valid to serve notice that somewhere along the line we may want to hear different points of view on whatever subject we raise.

The only other objection I have is if we start using our Committee outside of our terms of reference, we are going to be here for months.

The Chairman: I agree, Mr. Mackasey, but these terms of reference end at the end of May so we do not have months and months for these terms of reference.

Mr. Mackasey: No, but Mr. Chairman on a very serious note—and I apologize for being late but . . .

An hon. Member: Do not apologize, it will mean something else.

Mr. Mackasey: . . . the gentleman who is coming from Vancouver is coming here on a very serious allegation, I gather.

[*Interpretation*]

Le président: A cet égard, si vous le faites dans le cadre d'un mandat qui est accepté par le comité, la présidence ne pourrait rien faire à ce sujet.

Monsieur Rose.

M. Rose: Monsieur le président, à mon avis il est important de noter que cette association, c'est-à-dire le Hudson Bay Route Association n'a jamais eu de porte-parole ici à Ottawa qui pourrait en faveur de ce concept qui est très important pour les Prairies. Il y a une chose qui me déçoit quelques fois et c'est que si nous nous mettons d'accord pour inviter un groupe précis pour des fins précises tout d'un coup tout le monde de toutes les régions du pays veulent faire cmparaître son meilleur ami.

Peut-on traiter de ce sujet? Je crois que la suggestion était très valable. Je suis content que M. Taylor ait éclairci ses remarques car je pensais à un moment donné qu'il était contre la suggestion. S'il disait cela, je serais automatiquement en faveur de la motion, non pas que je m'objecte à ce que M. Taylor ait ses opinions mais à mon avis il est au Comité de prendre les décisions.

Je pense que nous sommes tous d'accord, monsieur le président, qu'il y a beaucoup d'intérêt à ce sujet dans les Prairies. Ce n'est pas un sujet politique et je pense que nous devrions prendre une décision.

Le président: Est-ce que je mettrai la question aux voix? Que ceux qui sont en faveur de la motion lèvent la main?

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Korchinski, pourriez-vous donner au greffier le nom et l'adresse de la personne qu'il doit contacter?

M. Korchinski: Volontiers.

Le président: Monsieur Mackasey.

M. Mackasey: Monsieur le président, je voulais faire un commentaire d'intérêt spécial. Suite à la suggestion de M. Watson, en principe on devrait avoir un organisme qui est tout à fait contre les commentaires. Il serait peut-être valable de signaler que nous voudrions peut-être entendre des points de vue différents sur n'importe quel sujet à l'étude.

A part cela, si nous commençons à utiliser notre Comité en dehors de notre mandat, nous serions ici pendant des mois.

Le président: Je suis d'accord, monsieur Mackasey, mais notre mandat se termine à la fin de mai, donc nous n'avons pas des mois et des mois pour l'étude de ce mandat.

M. Mackasey: Non, monsieur le président, mais sérieusement, je vous demande pardon d'être en retard mais . . .

Une voix: Il ne faut pas demander pardon, cela aurait une signification différente . . .

M. Mackasey: Si je comprends bien, le monsieur qui viendra de Vancouver viendra répondre à une accusation très sérieuse.

[*Texte*]

The Chairman: I would not say a serious allegation. I did not see or hear any charge but there were plenty of rumours going around.

Mr. Mackasey: It is only a rumour that the man is theoretically—I must be careful, you know—condemned before he has an opportunity of making his point. I have never met the man; I do not know what it is all about.

The Chairman: The Chair finds itself in the same position.

Mr. Mackasey: There has been a kind of trial by error and trial by insinuation, unintentionally, all too frequently in committees recently. I do not know the man from Adam but we are . . .

An hon. Member: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Mackasey: On a point of order when I have finished because I am very serious about my point of order and I have not finished it yet.

I think we have to be very careful how we frame it. You will have to explain why you are bringing the gentleman here and it is a rather unusual procedure.

The Chairman: Your advice is well taken, Mr. Mackasey.

Mr. Mackasey: This is all I am asking.

The Chairman: And I would hope that you would be here at that particular day to make certain.

Mr. Mackasey: It is not while I am here, it is what opinions are being expressed in the interval . . .

The Chairman: You will be given a similar opportunity to clear up any misunderstandings regarding his work at . . .

An hon. Member: Vancouver.

The Chairman: I myself am in exactly the same position as you are: I do not know the man; I have never met him; I do not know anything about his particular operation there.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I believe I had the floor for a couple of minutes.

The Chairman: The Chair has been looking at the clock.

Mr. Rose: A minor point. Mr. Chairman . . .

The Chairman: I will let you ask one question, Mr. Rose.

Mr. Rose: That is very generous of you but before I ask my question may I make a suggestion to Mr. Taylor on the same subject that Mr. Mackasey was discussing? This is not based on any suggestion of incompetence on the part of the National Harbours Board chairman at all, but it seems that we are now inviting the regional representative, Mr. Rathie from Vancouver. Mr. Mackasey has expressed some reservations on this that maybe someone is tried and found guilty before his trial.

[*Interprétation*]

Le président: Je ne dirais pas cela. Je n'ai entendu aucune accusation; il y a beaucoup de bruit qui court.

M. Mackasey: Ce n'est qu'un bruit qui court, que le monsieur est en principe, et je dois faire attention vous savez, a été condamné avant qu'il ait eu l'occasion de se défendre. Je n'ai jamais rencontré le monsieur en question; je ne sais pas de quoi il s'agit.

Le président: La présidence se trouve dans la même position.

M. Mackasey: Récemment, à ce Comité, il y a eu trop souvent une espèce de procès par insinuation, involontairement. Je ne connais pas du tout le type mais nous sommes . . .

Une voix: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Mackasey: Lorsque j'aurai fini car j'ai déjà invoqué le Règlement à propos d'un point sérieux et je n'ai pas fini.

Je pense que nous devons faire attention quant à la façon de procéder. Il faudrait que vous expliquiez pourquoi vous avez convoqué ce monsieur et cela est une procédure assez inhabituelle.

Le président: Je tiendrai compte de vos conseils, monsieur Mackasey.

M. Mackasey: C'est tout ce que je demande.

Le président: J'espère que vous serez présent à la réunion ce jour-là afin d'être certain.

M. Mackasey: Il n'est pas question de ma présence, mais des opinions qui soit exprimées . . .

Le président: Vous aurez l'occasion d'éclaircir tout malentendu à l'égard de son travail à . . .

Une voix: Vancouver.

Le président: Moi aussi, je ne connais pas le monsieur; je ne l'ai jamais rencontré et je sais rien de son travail là-bas.

M. Rose: Monsieur le président, je pense que j'avais la parole pour quelques minutes.

Le président: La présidence regardait l'horloge.

M. Rose: Il s'agit d'une question mineure, monsieur le président.

Le président: Vous pouvez poser une question, monsieur Rose.

M. Rose: Vous êtes très généreux. Mais avant de poser ma question sur le même sujet dont M. Mackasey a parlé, puis-je faire une suggestion à M. Taylor. Je ne suggère pas que le président du Conseil des ports nationaux soit incompétent, pas du tout, mais il me semble que nous invitons le représentant régional, M. Rathie de Vancouver. M. Mackasey a exprimé certaines réserves à ce sujet à l'effet qu'une personne soit trouvée coupable même avant son procès.

[*Text*]

The Chairman: That has not been the case.

Mr. Rose: Well, the implications swirling around the invitation are sufficient.

I was going to suggest to Mr. Taylor, in spite of his obvious competence and knowledge about regional matters, if he would consider, when he appears here in future, following a pattern similar to other commissions such as the CTC, the Canadian Film Development Corporation and the CRTC? Would he consider inviting his three regionally-placed colleagues to supply that kind of input that might be necessary for the Committee, just as a matter of courtesy? It would give those people in the various areas a chance to meet in a Committee situation, their regional representative on the National Harbours Board. I would like Mr. Taylor to respond to that suggestion, that no one is picked out at all but as a matter of course you bring your board with you. I understand that there are three other commissioners besides yourself; you are the Chairman. How does that . . .

• 1750

Mr. Taylor: I have certainly no objection whatsoever to that. My presence alone here today does not indicate that I do have. Mr. Rathie happens to be out of the country on NHB business; Mr. Beaudet and Mr. Weyman both had to be in Saint John, as I responded to Mr. Bell earlier, again on particularly urgent business. The fact that these people might be more competent and likely are . . .

Mr. Rose: I was not suggesting that.

Mr. Taylor: Well, that they likely are in their regional matters is quite obvious and I have no quarrel with that whatsoever. I would like to suggest, with all respect to the Committee, that perhaps a little longer notice might be necessary if you expect us to carry on our business at the same time. You know, two or three days is not enough.

The Chairman: Yes, I think Mr. Taylor made a very good point. The National Harbours Board was very good to come before us as readily and as quickly as they did in the amount of notice they were given. I think Mr. Taylor has made a very valid point. If you expect him to bring the entire Board we would have to give him more notice.

Mr. Rose: Now my question. Mr. Reynolds, Mr. Taylor . . .

Mr. Loiselle: You had better make it fast because I am going out at 6.05 p.m.

Mr. Rose: You might lose.

Mr. Loiselle: Never mind.

Mr. Rose: Mr. Reynolds made the suggestion or complaint that perhaps the regional interests were not always adequately represented on some of these boards and commissions. My chief concern is that the various occupational and recreational interests are not adequately represented. This is particularly true—and maybe it is a bit out of order but the Chairman will have to decide that—certainly in the case of the Fraser River Harbours Commission there seems to be largely a preoccupation with the port and business interests in that area, whereas the fishermen, the logging interests, the recreational interests and a number of other interests that have vital interests in that river and in that area have been ignored.

[*Interpretation*]

Le président: Ceci n'a jamais eu lieu.

M. Rose: Eh bien, il suffit de regarder ce qu'implique l'invitation même.

J'allais suggérer à M. Taylor, malgré sa compétence évidente, ses connaissances des affaires régionales, si à l'avenir, il pourrait suivre la tendance déjà établie par d'autres commissions, par exemple, à cet effet, la Société de développement de l'industrie cinématographique canadienne, et le CRTC. Pourrait-il inviter ses trois collègues régionaux afin qu'ils puissent donner les renseignements requis par le Comité. Cela donnerait aux députés des différentes régions l'occasion de rencontrer leurs représentants régionaux au sein du Conseil des ports nationaux, au sein de notre Comité. J'aimerais que M. Taylor réponde, à l'effet qu'il comparaisse avec tous les membres de son conseil. Si je comprends bien, il y a trois autres commissaires; vous êtes le président. Comment . . .

M. Taylor: Je n'ai aucune objection. La raison pour laquelle je suis seul aujourd'hui, c'est que M. Rathie est à l'étranger pour les affaires du Conseil des ports nationaux, MM. Beaudet et Weyman sont à Saint-Jean comme je l'ai dit tout à l'heure à M. Bell, pour faire des rapports. Peut-être que ces personnes sont plus compétentes et cela est probable . . .

M. Rose: Je n'ai pas suggéré cela.

M. Taylor: Eh bien, ils sont probablement plus compétents dans le domaine des affaires régionales, cela est évident et je suis tout à fait d'accord avec tout le respect que je dois au comité, j'aimerais suggéré qu'il faudrait nous avertir un peu plus à l'avance si nous allons comparaître ici. Deux ou trois jours ne sont pas suffisants.

Le président: Oui, je pense que cette suggestion de M. Taylor est très valable. Le Conseil des ports nationaux a très bien fait de venir ici aussi vite qu'il a pu faire. Si vous voulez que le Conseil entier comparaisse, il faudrait les prévenir plus en avance.

M. Rose: Ma question est la suivante. M. Reynolds, monsieur Taylor . . .

M. Loiselle: Allez-y parce que je dois partir à 18 h 05.

M. Rose: Vous pourriez perdre.

M. Loiselle: Ne vous en faites pas.

M. Rose: M. Reynolds a suggéré que l'intérêt régional n'était pas représenté de façon adéquate au sein de ce conseil et les commissions. Je m'incline et je m'inquiète du fait que les différents groupes professionnels et récréatifs n'ont pas eu de représentations adéquates. S'il est vrai surtout dans le cas de Fraser River Harbours Commission où l'on semble s'inquiéter du port et des entreprises de la région tandis que les pêcheurs, les industries forestières, les groupes récréatifs et d'autres groupes qui s'intéressent beaucoup à la rivière ont été laissés de côté.

[*Texte*]

I would like to ask you whether or not in the various appointments to these—I know you do not make them personally—but in the various appointments to these commissions and boards, how you could perhaps envision a better kind of representation than we are getting now in terms of a broad spectrum of interests.

Mr. Taylor: Mr. Rose, I think the kind of representation which is being evolved for example, in the Vancouver Port Authority, may have certain structural advantages over the Harbour Commission of which you are somewhat critical for exactly those reasons. It is not my intention to be critical of the Harbour Commission structure. It is not part of my responsabilities . . .

Mr. Rose: Right.

Mr. Taylor: . . . but I think there may be tendencies to overlook other important elements in a community, including perhaps the business interests from a different viewpoint too. The Churchill Port Authority which is incidentally part of the organization, may be somewhat distressed when they find that their root association is being asked; also the Churchill Port Development Board, entirely paid for by the Province of Manitoba, may wish to come. Nevertheless, I will be glad to be here and assist.

Mr. Rose: Thank you.

The Chairman: The Committee stands adjourned until 8 o'clock Tuesday evening when we will hear the Department of Communications estimates. The Minister will be here. If you are not interested in communications, Tuesday evening, May 7 at 8 o'clock, notify thoseof your colleagues who are interested in the Department of Communications to be here.

[*Interprétation*]

J'aimerais vous demander si oui ou non dans le cas de ces différentes nominations, . . . je sais que vous n'avez pas fait ces nominations vous-même, en ce qui concerne les nominations à ces commissions ou à ces conseils serait-il possible de voir une meilleure représentation pour une gamme plus étendue de groupes d'intérêt.

M. Taylor: Monsieur Rose, je pense que le genre de système que l'on est en train d'établir, par exemple, dans le Vancouver Port Authority, pourrait avoir certains avantages structurels par rapport à celui de Harbour Commission que vous avez critiquez pour exactement les même raisons. Je n'ai pas l'intention de critiquer la structure de la Harbour Commission. Je n'ai pas l'autorité . . .

M. Rose: D'accord.

M. Taylor: . . . et je pense qu'il y a tendance à ignorer deux aspects dans la communauté y compris les intérêts des entreprises d'un certain point de vue. Le Churchill Port Authority qui fait partie de l'organisme, serait peut-être désolé d'apprendre que leur association n'a pas été convoquée par eux; en plus, le Churchill Port Development Board qui est payé entièrement par la province du Manitoba voudrait peut-être comparaître. Néanmoins, je serais heureux d'assister à une telle réunion.

M. Rose: Merci.

Le président: La séance est levée jusqu'à mardi prochain 20 h 00 lorsque nous étudierons le budget du ministère des Communications. Le ministre sera ici. Si vous vous intéressez aux communications, demandez à vos collègues qui s'intéressent au ministère des Communications d'assister à la réunion de mardi 7 mai à 20 h 00.

HOUSE OF COMMONS

Second Session

Twenty-ninth Parliament, 1974

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la

vingt-neuvième législature, 1974

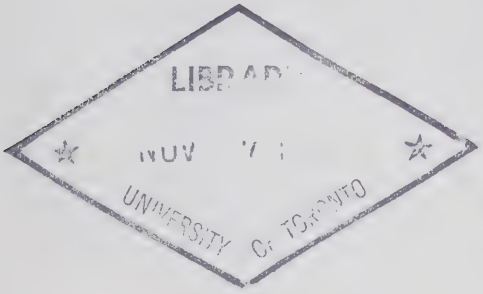
Government Publications

Standing Committee on

Transport and Communications

Comité permanent des

Transports et des communications



Index

Issues Nos.

1 to 6

Organization meeting:

Tuesday, March 12, 1974

Last meeting:

Thursday, May 2, 1974

Fascicules nos

1 à 6

Séance d'organisation:

Le mardi 12 mars 1974

Dernière réunion:

Le jeudi 2 mai 1974

27381—1

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Information Canada, Ottawa, Canada

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

CANADA

HOUSE OF COMMONS

Standing Committee on Transport and Communications

2nd Session, 29th Parliament, 1974

INDEX

Aeronautics Act
Amendment, hijacking 3:22

Air Canada
Safety, airport, oxygen masks, engine controls 3:7-11

Air Traffic Control Simulation Centre
Establishment 3:21-2

Air Transport Committee
See
Canadian Transport Commission

Air Transportation
Air Carriers
Operating subsidies, payment 5:6-7
Third-level, policy 2:24-5; 4:30-1; 5:7
Arctic program 3:31, 72; 5:7-8
Atlantic area
Freight, problems 4:23-4
Runway conditions 4:24-5
Cargo, increase 3:30; 5:10
ILS system 4:18-9, 25
Passenger, increase 3:30
Projects, major capital 3:61-72
Routes, new, agreement, U.S.A. 3:23; 5:4-6
Safety programs 3:20-2, 30

Airports
Arctic improvement, expenditure 5:26-7, 29
Carp, Ont., control tower 5:25-6
Construction, renovation, expansion 3:22, 28-33; 4:17-9, 35-6
Head tax 3:23; 5:14-5
Mirabel, Que., construction design, cost 3:22, 28-9, 33
Mobile lounges 4:36-7; 5:11-3, 15-6
Saint John, N.B. improvements, financial allocations 4:17-20
Thunder Bay, problems 4:29
Toronto International No. 2 expenditure, additional 4:36-7
See also
Airports Revolving Fund

Airports Revolving Fund
Operations 4:33-6

Alberta, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:69-70

Arctic
Airports 5:26-7, 29
Air safety program 3:31
Supplies, delivery 3:24, 36

Arctic Transportation Agency
Function 3:18

CANADA

CHAMBRE DES COMMUNES

Comité permanent des Transports et des Communications

2e session, 29e législature, 1974

INDEX

ADAC, Projet
Voir
Transport aérien

Aéroports
Calgary, Alta, nouvelle aérogare 3:51
Dorval, Qué., sécurité, problèmes 3:5, 8
Fredericton, N.-B., pistes atterrissage 4:23-4
Modernisation 3:44, 51
Montréal-Mirabel
Promenades mobiles 5:12, 13
Route d'accès 3:50, 54
Travaux construction 3:44, 50
Ottawa, système embarquement 5:15-6
Promenades mobiles 4:36-7; 5:11-3, 15-6
Saint-Jean, N.-B.
Dispositifs décollage et atterrissage 4:24-5
Projet amélioration installations 4:17-20
Sécurité, mesures 3:51-2
Taxe per capita 3:44; 5:14-5
Thunder Bay, Ont., piste d'atterrissage, aérogare améliorations 4:29-30
Toronto-Malton
Construction ou acquisition, dépenses 4:35-7
Déficit, explications 4:33-5
Dépenses en capital 3:50
Promenades mobiles 4:36-7; 5:11
Toronto-Pickering 5:9-10
Voir aussi
Transport aérien

Agence de développement des transports
Activités 3:58
Bourses d'études 3:59
Dépenses budgétaires 3:57-9
Simplification procédures commerciales, études 3:58

Air Canada
Aéroport Toronto-Malton, location promenades mobiles 4:36-7; 5:11
Enquête, relations industrielles re mesures sécurité, recommandation 3:5-11
Syndicat employés, lettre re mesure sécurité 3:7-8

Association maritime des employeurs
Gouvernement fédéral, prêt 6:17

Assurance-maritime
Baie d'Hudson, route, navigation 6:6-7, 37
Prix, révision 4:33

Banks, Firme R. L.
Transport, terres-pleins, prix, Ouest Canada, étude 4:13-5, 21

Baribeau, M. B., Administrateur général, Projet nouvel aéroport international de Montréal, Min. Transports
Aéroports, plateformes mobiles 5:13

Banks, H. L.
Studies, railways, pricing, road bed 4:13-5, 21

Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport Project, Transport Dept.
Mirabel, Que., mobile lounges 5:13

Bell, Thomas M., M.P. (Saint John-Lancaster)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:15-8

Benjamin, Leslie G., M.P. (Regina-Lake Centre), Committee Vice-Chairman
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 2:11-4, 38-9
Transport Dept. 5:5

Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission
Estimates 1974-75 1:10-30; 2:4-42

Blenkarn, Donald Alex, M.P. (Mississauga)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 2:14-6, 37, 42
Transport Dept. 4:7, 33-7

Blouin, Gustave, M.P. (Manicouagan)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:33

British Columbia, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:70-1

Burrard Inlet, B.C.
Public water frontage 6:18-20
Terminal dock 6:11

COSTPRO
See
Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures

CTC
See
Canadian Transport Commission

Campbell, John, M.P. (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:32-3, 39-41

Canadian National Railways
Construction, advance 3:34
Dixie Road overpass, safety 2:31-2

Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures
Studies 3:37-8

Canadian Pacific Railway
Management, Sault St. Marie, Roberts Bank 4:27-9
New Brunswick, shoreline abandonment 4:25-6

Canadian Transport Commission
Air Transport Committee, applications, consideration 1:16-7; 2:4-6, 24-5; 4:30-1, 37-40
Atlantic Region trucking subsidies, supervision 2:15-6
Estimates 1974-75 1:10-32; 2:4-43

Bell, Thomas M., député (Saint John-Lancaster)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:15-8

Benjamin, Leslie G., député (Regina-Lake Centre), Vice-président du Comité
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 2:11-4, 38-9
Transports, Min. 5:15

Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports
Budget dépenses 1974-75 1:10-30; 2:4-42

Blenkarn, Donald Alex, député (Mississauga)
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 2:14-6, 37, 42
Transports, Min. 4:7, 33-7

Blouin, Gustave, député (Manicouagan)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:33

Burrard Inlet, C.-B.
Burnaby, pouvoir achat lots de grève 6:18-20

CCT
Voir
Commission canadienne des transports

CN
Voir
Chemins de fer nationaux du Canada

CP
Voir
Canadien Pacifique

Camionnage
Voir
Transport routier

Campbell, John, député (LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:32-3, 39-41

Canadien Pacifique
CN
Intégration service 1:13-4
Service-voyageurs, comparaison 1:13; 2:21-3
Critique certaines activités 4:27-9; 5:23
Service-voyageurs, critique 5:23
Tarifs, ajustement 1:14-5

Carter, Walter, député (St. John's-Ouest)
Budget dépenses 1974-75
Conseil des ports nationaux 6:8, 20-3
Transports, Min. 4:15-7

Centre de simulation du contrôle de la circulation aérienne
Aménagement, Hull 3:43

Céréales
Voir
Commission canadienne du blé
Transport ferroviaire

Expenditures, control, examination 1:18-20
Freight rates 1:26-8
Grain transportation, authority 1:25-31; 2:6-7, 25-8, 33-5, 37-8
Minister, direction 1:13
Powers 1:11-3, 20-8; 2:8-9, 19, 26; 3:12-3
Rail Transport Committee
Applications considerations 2:7, 11, 13
Responsibilities 1:14; 2:18
Safety Report 1:22-3; 2:14, 18, 20
Railway equipment, safety, staff 1:21-4; 2:29-31, 38-9
Role, decisions 1:10-2, 16, 20-4; 2:5-8, 10, 12, 42
Staff
Consultants 1:19-20
Increase, qualifications recruitment, salaries 1:18-20; 2:14-5, 29-31
See also
Railways

Canadian Transport Training Institute
Establishment 3:36

Canadian Wheat Board
Block system 1:29; 2:26, 37
Canadian-American transportation relations 2:27-8
Grain-movement target 1:30-1
See also
Grain

Carter, Walter, M.P. (St. John's West)
Estimates 1974-75
National Harbours Board 6:8, 20-2
Transport Dept. 4:15-7

Clark, Bill, M.P. (Vancouver Quadra)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:23-6, 29

Darling Report
See
Report of Inquiry of the Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970

Dredging
Rehabilitation, objective 4:31-2; 6:5-6, 26-7

Ellis, John R., M.P. (Hastings)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:7-8, 11, 32
Transport Dept. 5:25-9

Grain
Handling, improvements 6:36
Transportation
Block system 2:25-6
CTC authority 1:25-31; 2:6, 21, 25-8, 33-5, 37-8
Thunder Bay 2:21, 27-8, 33-5
See also
Canadian Wheat Board

Ground Transportation
See
Surface Transportation

Guay, Joseph-Philippe, M.P. (St. Boniface)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 2:25-9
Transport Dept. 3:10, 15

Chemins de fer
Voir
Transport ferroviaire

Chemins de fer, Loi
Art. 262, stipulations re transport produits, utilisation par CCT 1:12
Modifications 4:13

Chemins de fer nationaux du Canada
CP
Intégration service 1:13-4
Service-voyageurs, comparaison 1:13; 2:21-3
Tarifs, ajustement 1:14-5
Transport céréales, problèmes 2:25-7

Clark, Bill, député (Vancouver Quadra)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:23-6, 29

Comité des responsables des transports dans l'Ouest
Étude prix, terres-pleins, appel d'offres 4:14-5, 21, 41

Commission canadienne des transports
Accroissement volume travail 1:20
Budget dépenses 1974-75, crédit 70—
Dépenses fonctionnement 1:10-32; 2:4-42
Chemins de fer, Loi, art. 262 re transport produits, utilisation 1:12, 20-1
Chemins de fer, pouvoirs
Entretien voies 1:22-3
Exiger services nécessaires 1:20-3, 25; 2:19; 3:12
Transport céréales 1:24-6; 2:25-7
Comité transports aériens, Harrison Airways, service entre C.-B. et Whitehorse, étude 1:16-7
Décisions
Délai 1:16-7
Pouvoir modification, droit d'appel 1:11, 12, 13, 16-7; 4:38
Loi nationale Transports, art. 64, stipulations 1:11, 12; 2:8-9
Dépenses
Augmentation, cause 1:18-20
Système révision 1:19
Personnel 1:19
Augmentation 1:18-9; 2:14-6
Consultants temporaires 1:19-20
Recrutement employés chemins de fer 2:29-31
Rôle, pouvoirs, par rapport Ministre Transports 1:10-3; 4:37-8, 39-40
Sécurité ferroviaire
Comité 2:18
Rapport 1:22-3; 2:17, 20, 23
Service intérêt public, groupes contrôlés, critique 1:15-7
Services aériens
Demandes, politique 2:5-6; 4:37-9
Transporteurs troisième catégorie, politique 2:24-5; 4:30-1
Document préliminaire, M. Mellishipp 5:7
Subventions 2:32
Camionnage, région Atlantique 2:15-6
Transporteurs aériens régionaux 5:6-7
Sud-ouest Ontario, études, service-voyageur 2:7-8
Tarifs
Ouest Canada, enquête 1:27

Hagglund, M., Administrator, Arctic Transportation Agency
Arctic, airports 5:27

Hamilton, Frank F., M.P. (Swift Current-Maple Creek)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 1:28-31

Harbours
See
Ports

Hollands, Daniel, M.P. (Pembina)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:24-5, 41-2

Horner, Jack, M.P. (Crowfoot), Committee Chairman
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:7-10, 13, 15, 17, 20, 24, 28, 31-2; 2:4, 7, 10-1, 13-4, 20, 23-5, 27-9, 32, 35-9, 42-3
National Harbours Board 6:4, 7-8, 11-2, 15, 18, 20, 23, 26-7, 29-35, 37-45
Transport Dept. 3:4-7, 10-1, 14-5; 4:4-7, 9-10, 12-7, 19-21, 23, 29-31, 33-4, 37, 40, 42-3; 5:4, 7-8, 11-3, 15-6, 19-21, 25, 27, 29-30

Howard, Frank, M.P. (Skeena)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 1:9, 15-8

Hudson Bay Route Association
Appearance before Committee 6:3, 37-42

Illing, R., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.
Railways studies 4:13-5, 21

Korchinski, Stanley J., M.P. (Mackenzie)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:4-8, 19, 37-8, 40-2

Loiselle, Gérard, M.P. (Saint-Henri)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:30-1, 44

McCain, Fred A., M.P. (Carleton-Charlotte)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 2:32-7
National Harbours Board 6:12-5
Transport Dept. 4:12, 23-8, 41-2

MacGougan, G. R., Director, Finance, Transport Dept.
Airports Revolving Fund 4:34-6

Mackasey, Hon. Bryce, M.P. (Verdun)
Estimates 1974-75
National Harbours Board 6:33-4, 38-9, 42-3
Transport Dept. 3:4, 6, 10-1; 4:7-10, 12, 20-3, 29, 40-3; 5:20-5

MacKay, Elmer M., M.P. (Central Nova)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:10-2
National Harbours Board 6:34-5
Transport Dept. 5:11-5

McKenzie, Dan, M.P. (Winnipeg South Centre)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:18-20
Transport Dept. 3:5, 7-10
Règlement griefs 1:26
Terre-Neuve, transport surface, étude 4:16

Commission canadienne du blé
Chemins de fer, pouvoirs 1:29; 2:26
Transport céréales
Objectifs 1:31
Stations livraison, fermeture, accords 1:29; 2:37, 38, 39

Commission royale d'enquête sur les transports (1961)
Loi transports, principes de base 4:20

Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest
Port de Churchill, décision 4:31
Révélations du gouvernement sur chemins de fer 4:12
Transport, prix équitables, terres-pleins, propositions 1:28; 2:15; 4:13, 40
Transporteurs aériens troisième catégorie, étude 5:7

Conseil des ports nationaux
Budget dépenses 1974-75, crédits 90, 95, L100 6:4-45
CN, rapports 6:21
Dépenses fonctionnement 6:23
Fonds de réserve 6:23-4
Lots de grève, Burrard Inlet, C.-B., municipalité, pouvoir d'achat 6:18-20
Politique développement ports 6:14-5
Port de Churchill, compétence 4:31; 6:40
Ports pour petites embarcations, responsabilité 6:22
Rapport annuel, 1973, impression, retard 6:34
Rathie, W. G., membre, région Pacifique, conflit d'intérêt, étude par Comité 6:10, 28-34, 42-3
Représentants régionaux 6:43-4
Représentation intérêt régional 6:44-5
Subventions en lieu de taxes
Saint-Jean, T.-N. 6:22
Vancouver, C.-B. 6:8-9, 22
Système surveillance 6:7
Voir aussi
Ports

Conteneurs
Utilisation, installations manutention 6:35, 36-7

Darling, Rapport
Voir
Rapport d'enquête sur cabotage au Canada et activités maritimes assimilées, 1970

Ellis, John, député (Hastings)
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 1:7-8, 11-32
Transports, Ministère 5:25-9

États-Unis
Aéroports, taxes per capita 5:15
Canada, accord bilatéral, voies aériennes 5:4-6
Normes émissions gaz d'échappement 5:18-9
Wagons canadiens, recouvrement 2:6-7

Guay, Joseph-Philippe, député (St-Boniface)
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 2:25-9
Transports, Min. 3:10, 15

Hagglund, M. M., Administrateur, Agence transport Arctique, Min. Transports
Arctique, programme transport aérien 5:27

McLeish, W. M., Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.
Air traffic control, estimates 5:25-6
STOL considerations 4:22-3

McRae, Paul E., M.P. (Fort William)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:9-11, 13-5, 32; 2:20-3, 39-41
Transport Dept. 4:27-30; 5:8-11

Manitoba, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:68-9

Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport
Estimates 1974-75
Discussion 3:4-15; 4:6-42
Statement 3:17-38

Marine Transportation
Coast Guard program 3:34-6
Expenditures 3:34
Icebreakers, construction 3:35, 72; 4:32-3
Insurance 4:33
Newfoundland, operations, studies, navigational aids 4:15-7
Projects 3:61-72
See also
Merchant Marine

Maritime Employers Association
NHB loan 6:17

Mazankowski, Donald F., M.P. (Vegreville)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:24-8, 31
National Harbours Board 6:31-7
Transport Dept. 3:14; 4:4-9, 12-5, 28, 40-2; 5:4-7, 16-9, 21

Menzies, R. G., Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission
Estimates 1974-75 1:31-2

Merchant Marine
Training program 5:24-5

Motor Vehicle Safety
See
Surface Transportation

Murta, Jack, M.P. (Lisgar)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 1:10

National Harbours Board
Annual Report, 1973 6:34-7
Estimates 1974-75 6:4-45
Issues, decisions 6:15, 40-5
Policy 6:14
Rathie, W. G., employment contract, appearance before Committee 6:28-34, 44
See also
Maritime Employers Association
Ports

Hamilton, Frank F., député (Swift Current-Maple Creek)
Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 1:28-31

Hanley, M. J., Directeur exécutif, Direction exploitation et tarifs, Commission canadienne des transports
Camionnage 2:16, 36

Hollands, Daniel, député (Pembina)
Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 2:24-5, 41-2

Horner, Jack, député (Crowfoot), Président du Comité
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 1:7-10, 13, 15, 17, 20, 24, 28, 31-2; 2:4, 7, 10-1, 13-4, 20, 23-5, 27-9, 32, 35-9, 42-3
Conseil des ports nationaux 6:4, 7-8, 11-2, 15, 18, 20, 23, 26-7, 29-35, 37-45
Transports, Min. 3:4-7, 10-1, 14-5; 4:4-7, 9-10, 12-7, 19-21, 25, 27, 29-30

Howard, Frank, député (Skeena)
Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des transports 1:9, 15-8

Hudson Bay Route Association
Comparution représentants devant Comité 6:37-42

Illing, M. R., Administrateur, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports
Budget dépenses 1974-75 4:13-5, 21, 41

Korchinski, Stanley J., député (Mackenzie)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:4-8, 19, 37-8, 40-2

Loiselle, Gérard, député (Saint-Henri)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:30-1, 44

McCain, Fred A., député (Carleton-Charlotte)
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 2:32-7
Conseil des ports nationaux 6:12-5
Transports, Min. 4:12, 23-8, 41-2

MacGougan, M. G. R., Directeur finances, Min. Transports
Aéroport Toronto-Malton 4:34-6

Mackasey, hon. Bryce, député (Verdun)
Budget dépenses 1974-75
Conseil des ports nationaux 6:33-4, 38-9, 42-3
Transports, Min. 3:4, 6, 10-1; 4:7-10, 12, 20-3, 29, 40-3; 5:20-5

MacKay, Elmer M., député (Central Nova)
Budget dépenses 1974-75
Commission canadienne des transports 1:10-2
Conseil des ports nationaux 6:34-5
Transports, Min. 5:11-5

McKenzie, Dan, député (Winnipeg-Sud-Centre)
Budget dépepnses 1974-75
Commission canadienne des transports 1:18-20
Transports, Min. 3:5, 7-10

Neale, Charles P., M.P. (Vancouver East)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:8-12

Nelson, Nels E., M.P. (Burnaby-Seymour)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:18-20, 29

New Brunswick, Province
Rail improvement operation 4:26
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:63-4

Newfoundland, Province
Marine operations, navigational aids 4:16-7
Placentia Bay, radar stations, safety 4:17-8
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:61-2
Transportation, surface 4:15-6

Northwest Territories and Yukon
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:71

Nova Scotia, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:62-3

O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.
Newfoundland, safety, navigational aids 4:17

Ontario, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:66-8

Pilotage Authorities
New regulations 3:24-5

Pollution
See
Water pollution

Ports
Churchill, dredging, tugboat facilities, ice navigation system 6:4-8, 40
Halifax, increased activities 6:35
Quebec, river dredging 3:36; 4:31-2
Robert's Bank, development, dredging, trackage 6:26-7
Saint John, N.B., Rodney terminal estimates, shed facilities replacement 6:12-4, 16, 18
St. John's Nfld.
Facilities extension 6:20-1
Grants in lieu of taxes 6:22-3
Small fishing craft, use 6:21-2
Vancouver
Cargo, tonnage, container facilities 6:35-7
Delta Municipality, consultation 6:27-8
Grants in lieu of taxes 6:8-10, 12
Operations 6:11-2
Rathie, W. G., conflict of interest, employment contract 6:10, 28
Sheds, destruction 6:10-1
Vanterm project 6:24-6

Pratt, D., Manager, STOL Project, Strategic Programs Group, Transport Dept.
STOL, operations 5:22-3

McLeish, M. W. M., Directeur général, Direction aéronautique civile, Min. Transports
Budget dépenses 1974-75 4:22-5; 5:25, 27, 29

MacPherson, Commission
Voir
Commission royale d'enquête sur les transports (1961)

McRae, Paul E., député (Fort William)
Budget dépenses 1974-1975
Commission canadienne des transports 1:9-11, 13-5, 32; 2:20-3, 39-41
Transports, Min. 4:27-30

Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports
Budget dépenses 1974-1975
Exposé 3:39-59
Témoignage 3:4, 9-15; 4:6-33, 36-42

Marine marchande
Rapport Darling, application politique, formation employés 5:24-5

Mazankowski, Donald F., député (Vegreville)
Budget dépenses 1974-1975
Commission canadienne des transports 1:24-8, 31
Conseil des ports nationaux 6:31-7
Transports, Min. 3:14; 4:4-9, 12-5, 28, 40-2; 5:4-7, 16-9, 21

Menzies, M. R. G., Agent rationalisation chemins de fer, Ancien coordonnateur grains, Lakehead, Commission canadienne des transports
Budget dépenses 1974-1975 1:31; 2:21, 26, 28, 33-5, 38, 42

Murta, Jack, député (Lisgar)
Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des transports 1:10

Neale, Charles P., député (Vancouver-Est)
Budget dépenses 1974-1975—Conseil des ports nationaux 6:8-12

Nelson, Nels E., député (Burnaby-Seymour)
Budget dépenses 1974-1975—Conseil des ports nationaux 6:18-20, 29

O'Neil, M. W. A., Administrateur adjoint, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports
Terre-Neuve, transport 4:16-7

Pilotage, Administrations locales
Nouveaux règlements 3:46

Pollution de l'eau
Conférence internationale sur prévention pollution maritime 3:47
Déversement hydrocarbures, lutte contre 3:46-7
Navires, règlements sur prévention 3:47

Ports
Autonomie locale 6:12
Churchill, Man.
Accès, route Baie d'Hudson, situation 6:6-7, 37, 40
Dépenses, aménagement 4:31-3; 6:4-5, 38
Volume opérations 6:7-8
Fleuve Saint-Laurent, Association maritime des em-

Prince Edward Island, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:62

Quebec, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:64-6

Rail Transport Committee
See
Canadian Transport Commission

Railways
Atlantic area, rate subsidies 4:26-7
CNR-CPR, transcontinental services, rationalization, financing 1:13-5; 2:19, 23
CNR Ottawa-Montreal, Ottawa station, services 5:23-4
Disclosure information, required provinces 4:12-3
Efficiency, effectiveness 2:32-4
Equipment, purchasing, maintenance, shortage 1:21-4; 2:23, 29-31, 38-9; 5:13-4
Freight, trucking operations 2:36-7; 5:16-8
Passenger service, withdrawal, costs, studies 1:16; 2:7-10, 21-3, 28-9; 5:9-10
Research 2:20; 5:28-9
Safety 3:13, 15
Servocentres 2:11-3
Studies
Equitable pricing 4:13
High speed operations 5:29
Roadbed 4:13, 40-1
See also
Canadian National Railways

Report of Inquiry of the Coasting Trade of Canada and Related Marine Activity, 1970
Implementation 5:24

Reynolds, John D., M.P. (Burnaby-Richmond-Delta)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:26-31, 33

Ritchie, William G., M.P. (Dauphin)
Estimates 1974-75—Transport Dept. 4:30-3

Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch
Exhaust emission controls 5:18-22
Function, safety standards 5:18-9

Rose, Mark, M.P. (Fraser Valley West)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 1:8, 20-4
National Harbours Board 6:30, 41-5
Transport Dept. 3:4-5, 7, 11-4; 4:6, 9-11, 17-20, 29

St. Lawrence Seaway Authority
Cargo tonnage, improvements 3:23-4

Saskatchewan, Province
Transport Dept., capital expenditures, estimates 1974-75 3:69

Schellenberger, Stanley, M.P. (Wetaskiwin)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:17-9

ployeurs, prêt, remboursement 6:17
Halifax, N.-É., activités, situation 6:35
Pier, C.-B., hon. R. Basford, extrait lettre re aménagement port 6:24-5
Roberts Bank, C.-B., développement, municipalité Delta, consultations 6:26-8
Saint-Jean, N.-B., gare maritime Rodney, aménagement 6:12-5, 18
Saint-Jean, T.-N.
Extension installations, obtention terrains 6:20-1
Petites embarcations de pêche 6:21-2
Subventions en lieu de taxes 6:22
Vancouver, C.-B.
Destruction hangars 6:10-1, 25
Gestion, proposition 6:11-2
Grains, manutention, problèmes, groupe d'études 6:36
Projet Vanterm 6:24-5
Rathie, W. G., membre, Conseil ports nationaux, conflit d'intérêt, étude par Comité 6:10, 28-34, 42-3
Subventions en lieu de taxes 6:8-9, 22
Tonnage enregistré, 1973 6:35-6
Travaux construction, consultations 6:24-5
Voir aussi
Conseil des ports nationaux

Pratt, M. Denis, Administrateur projet ADAC, Min. Transports
Projet ADAC, description 5:22-3

Rapport d'enquête sur le cabotage au Canada et les activités maritimes assimilées, 1970
Application politique 5:24-5

Reynolds, John D., député (Burnaby-Richmond-Delta)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des ports nationaux 6:26-31, 33

Ritchie, William G., député (Dauphin)
Budget dépenses 1974-1975—Transports, Min. 4:30-3

Rose, Mark, député (Fraser Valley-Ouest)
Budget dépenses 1974-1975
Commission canadienne des Transports 1:8, 20-4
Conseil des ports nationaux 6:30, 41-5
Transports, Min. 3:4-5, 7, 11-4; 4:6, 9-11, 17-20, 29

Schellenberger, Stanley, député (Wetaskiwin)
Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des Transports 2:17-9

Stewart, Donald C., député (Marquette)
Budget dépenses 1974-1975
Commission canadienne des Transports 2:4-7, 37-8
Transports, Min. 4:37-40

Stewart, Ralph W., député (Cochrane)
Budget dépenses 1974-1975—Transports, Min. 3:6

Stoner, M. O. G., Sous-ministre, Min. Transports
Budget dépenses 1974-1975 4:13-20, 24-7, 31, 33, 37-41; 5:4-29

Studnicki-Gizbert, M. K., Directeur exécutif, Division analyse économique et sociale, Commission canadienne des transports
Budget dépenses 1974-1975 2:40-1

Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux
Budget dépenses 1974-1975 6:4-45

Ships
See
Vessels

Short-Take-Off-Landing Aircraft
See
STOL

Stewart, Donald C., M.P. (Marquette)
Estimates 1974-75
Canadian Transport Commission 2:4-7, 37-8
Transport Dept. 4:37-40

Stewart, Ralph W., M.P. (Cochrane)
Estimates 1974-75—Transport Dept. 3:6

STOL
Montreal-Ottawa service 3:20, 37; 5:22-3, 27-8
Verdun, Montreal, height clearance, noise aspects 4:21-3

Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Dept.
Estimates 1974-75 4:13-41; 5:4-29

Studnicki-Gizbert, Dr. K., Executive Director, Economics and Social Analysis Branch, Transport Dept.
Rail cost studies 2:40-1

Surface Transportation
Expenditures 3:31-4
Highway program
Mirabel airport 3:33
Western provinces 3:32-3
Motor vehicle safety program 3:26, 34
Projects 3:61-72
Rapid transit studies 5:9-10
Road safety program 3:27, 33
Services 3:25-6
See also
Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch

TDA
See
Transportation Development Agency

Taylor, D., Chairman, National Harbours Board
Estimates 1974-75 6:4-45

Tosh, M. C., Director, Rail Services Analysis Branch, Transport Dept.
Railway passenger service 2:22-3

Transport and Communications Standing Committee
Duties outlined by Speaker 3:5; 6:38-9
Letter, Minister of Transport, Committee assistance, transportation policy 1:5, 7-9; 4:9-12
Motions
. . . Hudson Bay Route Association, appear; agreed 6:3, 37-42
. . . Minister of Labour enquire . . . industrial relations Air Canada . . . 3:3, 5-11
. . . W. G. Rathie, Member, National Harbours Board appear; agreed division 6:3, 29-34, 41-4
Procedure 4:4-12, 41-3; 5:4

Transport Department
Estimates 1974-75 3:19-38
Vote 1—Headquarters—Program Expenditures 3:4-15; 4:4-43; 5:4-30

Tosh, M. M. C., Directeur, Direction analyse chemins de fer, Commission canadienne des transports
Calcul remplissage wagons 2:22-3

Transair Ltd.
Demandes service aérien, ouest Manitoba 2:4-6; 4:37-9

Transport
Comité Transport et Communications, étude, voyage Ouest Canada 1:7-9; 4:8-12
Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975 3:73-85
Études comparatives divers modes 5:10
Institut formation, Cornwall, Ont. 3:57
Politique concurrence et libre entreprise, applicabilité 3:13
Politique nationale
Document émis par Cabinet 4:8, 42, 43
Formulation, étude, recommandations 1:7, 24, 26; 3:11-3; 4:5-8, 20
Prix équitables, terres-pleins, ouest Canada, étude 4:13-5, 21, 40-1
Simplification procédures commerciales 3:58
Tarifs
Gel 5:16
Griefs, règlement 1:26-7
Terre-Neuve, position par rapport Maritimes 4:15-6

Transport aérien
Accords internationaux 3:44-5
ADAC, projet
Montréal-Ottawa 3:42; 5:22-3, 27, 28
Programme démonstration, durée 4:23
Verdun, aéroport, problèmes 4:21-3
Amélioration transport ferroviaire, solution rechange 5:8-10
Arctique
Dépenses, 1974-1975, ventilation 5:26, 29
Programme perfectionnement installations 5:26-7
Transporteurs troisième catégorie 5:7-8
VOR/DME, dispositifs 5:26-7
Canada-É.-U., accord bilatéral, voies aériennes 5:4-6
Demandes services, politique gouvernementale 2:5-6, 24-5
Dépenses budgétaires 3:49-52; 5:8
JETS (Joint Enroute Terminal Systems) 3:52
Nouveau-Brunswick, transport homard 4:24
Prince-Albert, Regina, Brandon, Toronto, service, situation 2:4-6; 4:37-9
Sécurité, amélioration 3:42-4, 52
Service entre C.-B. et Whitehorse, étude 1:16-7
Tours de contrôle
Carp, Ont. 5:25-6
Édification, critères 5:25
Transporteurs régionaux, subventions 5:6
Transporteurs troisième catégorie
Coopération fédérale-provinciale 2:24-5; 4:30-1, 38
Politique, CCT, document préliminaire 5:7
Région Arctique, sud, ligne partage 5:7-8
Voir aussi
Aéroports
Air Canada
Commission canadienne des transports
Transair Ltd.

Vote 70—Canadian Transport Commission—Operating expenditures 1:10-32; 2:4-43
Vote 90—National Harbours Board—payment to 6:4-45
Vote 95—National Harbours Board, payment to, non-budgetary 6:4-45
Vote L100—National Harbours Board, advances to 6:4-45
Expenditures
Capital by province, estimates 1974-75 3:60-72
Ratio 5:8
Marchand, Hon. Jean, statement 3:17-38
National Pollution Contingency Plans 3:25
Organization structure 3:18-9
Personnel, number 3:4
Policy 3:4, 11-4; 4:4-9, 20, 37-9, 42-3
Railway studies, company selection, criticism 4:14-5
Responsibilities 3:4, 12
See also
Air Transportation
Arctic Transportation Agency
Marine Transportation
Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch
Surface Transportation
Transportation Development Agency

Transportation Development Agency
Activities, expenditures 3:18, 36-7
Funds, improvements 5:9
Light rapid comfortable train (LRC), development 5:9
Student fellowships, university centres, funds 3:38

Trucking Industry
Operations 5:16-8

Turner, Charles R., M.P. (London East)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:29-32

United States
Air route agreement 5:4-6

Vessels
Construction 3:35
Safety increase 3:24

Vreeswjk, J., Director, Finance, National Harbours Board
Dredging, ice-breakers 4:31-2

WEOC
See
Western Economic Organization Conference

Water Pollution
Prevention regulations 3:24

Watson, Ian, M.P. (Laprairie)
Estimates 1974-75—National Harbours Board 6:41

Western Economic Organization Conference
Freight rates, examination 1:27-8
Railway costing 2:15; 4:31, 40-1
Railways disclosure, information required, provinces 4:12-3

Whicher, Ross M., M.P. (Bruce)
Estimates 1974-75—Canadian Transport Commission 2:7-11

Transport de surface
Autoroute A-13 vers aéroport Mirabel 3:50, 54
Camionnage
Compensations suite gel tarifs 5:16
Juridiction, problèmes d'uniformité 5:16, 17-8
Subventions, région Atlantique 2:15-6
Dépenses budgétaires 3:52-5; 5:8
Expansion insuffisante 5:9-11
Normes émissions gaz d'échappement 5:18-22
Provinces de l'Ouest, dépenses 3:53-4
Sécurité routière
Normes 5:18-9
Programme 3:47-9, 54-5
Transport urbain 3:58
Traversiers, Service
Navires transbordeurs 3:53
Port-aux-Basques, T.-N.,—North Sydney, N.-É. 3:47
Voir aussi
Transport ferroviaire

Transport ferroviaire
Capacité ferroviaire, utilisation 2:18
Céréales, transport
Coordonnateur pour wagons 2:42
Équipement nécessaire, situation 2:19, 42
Fermeture certains postes livraison 1:29; 2:37-9
Manutention, amélioration, recommandation 2:34-6
Objectifs 1:31
Rapport, CCT 1:29; 2:4
Répartition, utilisation wagons, responsabilité 1:24-5; 2:26-7
Déneigement voies 1:29; 2:37-9
Électrification, autres modes propulsion, recherches 5:28
Employés, comparution devant tribunaux de forme, protection 1:23-4
Énergie, utilisation 2:39, 40, 41
Frais exploitation, partage entre utilisateur et État 2:39-40
Lignes abandonnées 1:7, 9, 29, 30; 2:7, 37-9
Pertes réalisées 1:30
Saint-Jean—Pennfield, N.-B., etc. 4:25-6
Matériel roulant, pénurie 3:11-2, 13, 54; 5:13-4
Montréal-Toronto, corridor 1:8
Nouveau-Brunswick, amélioration réseau 4:26
Opérations routières
Frais ligne secondaire 1:30
Transporteurs indépendants, comparaison tarif 2:36
Pays étrangers, comparaison 2:32
Roberts Bank, C.-B., système déchargement charbon 2:33, 34, 35
Sécurité
Comité 2:18
Déraillements 3:13, 15
Enquêtes 2:29
Voies
Capacité soutenir poids lourds 2:17-9, 20
Entretien, inspections 1:22-3; 2:17, 20, 23, 38-9
Service-voyageurs
Municipalités, accords re service assuré 2:10
Situation, amélioration, recommandations 2:9-10, 28; 5:8-10, 23, 28-9
Sud-ouest Ontario 2:8-9
Servocentres
Problèmes 2:12-3

Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.

Thunder Bay, runway improvements, terminal extension, mobile lounges 4:29-30; 5:11-2

Appendices

A—Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport, statement 3:17-38

B—Transport Ministry, capital expenditures by Province, 1974-75 estimates 3:60-72

Document

—Report on movements of grain from elevators to exporting ports 2:4

Witnesses

—Baribeau, B., General Manager, New Montreal International Airport, Transport Dept.

—Benson, Hon. E. J., President, Canadian Transport Commission

—Hagglund, M., Administrator, Arctic Transportation Agency, Transport Dept.

—Hanley, J., Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commision

—Illing, R., Adminitrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.

—MacGougan, G. R., Director, Finance, Transport Dept.

—McLeish, W. M., Director General, Civil Aeronautics, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.

—Marchand, Hon. Jean, Minister of Transport

—Menzies, R. G., Rail Rationalization Officer, Canadian Transport Commission

—O'Neil, W. A., Deputy Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Dept.

—Pratt, D., Manager STOL Project, Strategic Programs Group, Transport Dept.

—Stoner, O. G., Deputy Minister, Transport Dept.

—Studnicki-Gizbert, Dr. K., Executive Director, Economic and Social Analysis Branch, Transport Dept.

—Taylor, D., Chairman, National Harbours Board

—Tosh, M. C., Director, Rail Services Analysis Branch, Transport Dept.

—Vreeswjk, J., Director, Finance, National Harbours Board

—Winsor, E., Director General, Airports and Construction Services, Canadian Air Transportation Administration, Transport Dept.

For pagination *see* Index in alphabetical order

Transfert compagnies ferroviaires aux, dossiers recettes 2:11-2

Subventions, tarifs, région Atlantique, modifications 4:26-7

Système expédition, responsabilité 1:29

Système ordinateurs, emplacement wagons 1:28

Terrace-Groundhog, C.-B., construction voie ferrée 3:55

Thunder Bay, Ont.

Capacité chargement, déchargement céréales 2:21, 33-5, 42

Problèmes, Comité Transports et Communications, étude, recommandation 1:7-8; 3:13-4

Transport rapide

Études 5:9

LRC, (léger, rapide, confortable) études 5:9, 24, 28

Turbo 5:9, 23

Vancouver, C.-B., transport céréales provende et bois, problèmes 1:7-9; 3:11

Wagons canadiens aux États-Unis 2:6-7, 28

Wagons trémies, transport roches contenant phosphore 2:41

Voir aussi

Canadien Pacifique

Chemins de fer nationaux du Canada

Commission canadienne des transports

Transport maritime

Arctique, opérations ravitaillement postes isolés 3:45

Baie d'Hudson, route, conditions 6:6-7, 37

Canal Welland, Ont., amélioration 3:45

Dépenses budgétaires 3:55-7; 5:8

Dragage chenal en aval de Québec 3:57

Garde côtière maritime, programme 3:55-7

Placentia Bay, T.-N., passage pétroliers, plaintes 4:16-7

Voir aussi

Conseil des ports nationaux

Ports

Transports et Communications, Comité permanent des

Devoirs comités, Règlement 3:5; 6:38-9

... Lettre au Ministre Transports concernant éventuel voyage du Comité . . . 1:5, 7-9; 4:9-12

Motions

... Comité invite W. G. Rathie, membre Conseil ports nationaux ...; adoptée 6:3, 29-34, 41-4

Inviter représentant Hudson Bay Route Association...; adoptée 6:3, 37-42

... Ministre Travail ... enquête sur ... relations industrielles entre Air Canada et employés; irrecevable 3:3, 5

Procédure 4:4-12, 41-3; 5:4

Transports, Loi nationale

Art. 64, stipulations re décisions CCT 1:11, 12; 2:8-9

Principes insatisfaisants 4:20

Transports, Ministère

Budget dépenses 1974-1975

Crédit 1—Programme administration centrale 3:4-15; 4:4-43; 5:4-30

Dépenses en capital par province 3:73-85

Exposé, hon. Jean Marchand 3:39-59

Conférence générale entre transporteurs et sociétés ferroviaires 5:14

Dépenses, ventilation proportion 5:8
Rôle par rapport à CCT 1:10-3; 4:37-8, 39-40
Structure 3:40-1

Traversiers
Voir
Transport de surface

Turner, Charles R., député (London-Est)
Budget dépenses 1974-1975—Commission canadienne des Transports 2:29-32

Voie maritime du Saint-Laurent, Administration
Transport fret, augmentation 3:45

Vreeswjk, M. J., Directeur finances, Conseil ports nationaux
Churchill, port, Man. 4:31-2

Watson, Ian, député (Laprairie)
Budget dépenses 1974-75—Conseil des sports nationaux 6:41

WEOC (Western Economic Opportunities Conference)
Voir
Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest

Whicher, Ross M., député (Bruce)
Budget dépenses 1974-75—Commission canadienne des Transports 2:7-11

Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. Transports
Budget dépenses 1974-75 4:29-30, 37; 5:11, 16

Appendices
A—Marchand, hon. Jean, Ministre des Transpors, exposé 3:39-59
B—Ministère des Transports, Dépenses en capital par province, prévisions 1974-1975 3:73-85

Document
—Rapport sur transports céréales à partir d'élévateurs à ports d'exportation 2:4

Témoins
—Baribeau, M. B., Administrateur général, Projet nouvel aéroport international de Montréal, Min. Transports
—Benson, hon. E. J., Président, Commission canadienne des transports
—Hagglund, M. M., Administrateur, Agence transport Arctique, Min. Transports
—Hanley, M. J., Directeur exécutif, Direction exploitation et tarifs, Commission canadienne des transports
—Illing, M. R., Administrateur, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports
—MacGougan, M. G. R., Directeur finances, Min. Transports
—McLeish, M. W. M., Directeur général, Direction aéronautique civile, Min. Transports
—Marchand, hon. Jean, Ministre des Transports
—Menzies, M. R. G., Agent rationalisation chemins de fer, Commission canadienne des transports

—O'Neil, M. W. A., Administrateur adjoint, Administration transport maritime du Canada, Min. Transports
—Pratt, M. Denis, Administrateur projet ADAC, Min. Transports
—Stoner, M. D. G., Sous-ministre, Min. Transports
—Studnicki-Gizbert, M. K., Directeur exécutif, Division analyse économique et sociale, Commission canadienne des transports
—Taylor, M. D. E., Président, Conseil des ports nationaux
—Tosh, M. M. C., Directeur, Direction analyse chemins de fer, Commission canadienne des transports
—Vreeswjk, M. J., Directeur finances, Conseil ports nationaux
—Winsor, M. E., Directeur général, Service aéroports et construction, Min. Transports

Pour pagination *voir* Index par ordre alphabétique

GOVT PUBNS

BINDING SECT. JUN 1 1 1980

GOVT. PUBNS.